ANNO XXXVIII - N. 10 COPIE 185.000 OTTOBRE 1932 - ANNO X

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

VOLETE LA SALUTE?

FERRO-CHINA
BISLERI
SQUISITO LIQUORE TONICO RICOSTITUENTE

Base del successo nella vita è una perfetta salute. Non esiste salute senza un'ottima digestione. Provate l'*Opopeptol* di Carlo Erba

20 goccie dopo i pasti

Opopeptol

CARLO ERBA S. A.
MILANO

Non chiacchiere, ma fatti!

E' nostro principio di offrire solo e sempre quanto di meglio si possa immaginare. La Pasta Dentifricia ODOL viene da noi preparata con materie di grana finissima e con i migliori ingredienti. La Pasta dentifricia ODOL non può quindi intaccare lo smalto dei denti e riunisce in sè le due qualità principali che sono della massima importanza per una Pasta dentifricia, e cioè: Potere detersivo ed assoluta innocuità. La Pasta dentifricia ODOL è di effetto insuperabile!

ci vuole per voi
il nuovo carburatore

SOLEX

a starter

che Vi assicura:

1° - **CONSERVAZIONE DEI CILINDRI**: Niente più benzina che va a dissolvere l'olio e compromette la lubrificazione.

2° - **CONSERVAZIONE DELLA BATTERIA**: Questa non viene più esaurita dai lunghi tentativi di avviamento, essendo la messa in moto immediata.

3° - **DIMINUZIONE DEL CONSUMO**: Il carburatore principale può venire regolato più povero poichè si può, senza pericolo per i cilindri, lasciare lo starter in azione per ottenere la ricchezza necessaria finchè il motore non sia caldo.

S. A. I. SOLEX - TORINO, Via Nizza, 133

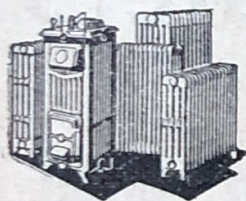
TELEFONI N. 65-720 - 65-954

col Riscaldamento "Ideal-Classic"

Caldo uniforme in tutti i locali, regolabile a piacere. Inizio, fine, ripresa, interruzioni del riscaldamento quando piace a Voi, e non alle date stabilite da un contratto.

Non polvere, nè sporco, nè puzzo.

E tutto questo, con una spesa di consumo quale richiesta da una comune stufa; e fruendo anche di un'ampia provvista di acqua calda sempre pronta.

Opuscolo **«A»** *gratis con spiegazioni, a semplice richiesta.*

SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI

Casella Post. 930 - MILANO - Via Ampère 102 - Tel. 287835

FABBRICA

ITALIANA

Soc. An. Cap. Lire 12 000 000

BATTERIE

LICENZA Exide

"LA BATTERIA CHE DURA DI PIÙ"

**NUOVE
ECCEZIONALI CONDIZIONI
DI ACQUISTO
A TUTTI GLI AUTOMOBILISTI**

RIVOLGETEVI AD UNA DELLE NOSTRE
250
OFFICINE AUTORIZZATE
SPARSE IN TUTTA
ITALIA

ALI NEL CIELO

Nelle gare internazionali di velocità.

Nel concorso internazionale di velocità su circuito, le ali italiane hanno registrato un'importante vittoria.

La gara, svolta in due tempi: eliminatorie e finale, su un circuito di km. 65 da percorrere tre volte, comprendeva in totale km. 195.

Iscritti alla gara erano: 2 apparecchi italiani (Maggiore Cassinelli e Tenente Scapinelli), 1 apparecchio francese (asso Doret), 2 apparecchi polacchi e 6 apparecchi svizzeri. I due apparecchi italiani si sono classificati al 1º e 2º posto rispettivamente in 34' 6'' 1/5 alla media oraria di km. 343,075 e 34' 46'' 2/5 alla media oraria di km. 336,465.

L'aeroplano concorrente: Fiat A. 30 è un apparecchio militare da caccia destinato alla normale dotazione delle squadriglie di questa specialità. Il successo italiano offre un'altra conferma della genialità dei nostri tecnici e dei nostri costruttori.

Il traffico aereo europeo alla fine del 1931.

Il seguente elenco riporta i dati più importanti di una statistica sullo stato del traffico aereo europeo alla fine del 1931, compilata dal Ministero dell'Aria inglese:

Nazione	Compagnia	Totale apparecchi	Estensione linee: km.	Chilometraggio settimanali regolare	Media km. settimanali per apparecchio
Gran Bretagna	IAL	32	12.495	56.308	1.759
Austria	OLAG	10	4.108	30.288	3.029
Belgio — Europa	SABENA	29	1.797	36.710	1.266
Belgio — Congo	SABENA	17	2.687	4.031	237
Cecoslovacchia	CLS	14	2.065	19.646	1.176
	CSA	18	1.219	3.707	206
Danimarca	DDL	5	1.351	12.681	2.536
Francia	AU	40	2.610	40.958	1.024
	CIDNA	38	4.118	41.038	1.080
	SGTA	21	3.010	19.200	913
	AO	—	12.070	24.140	893
	CGA — Europa	83	9.693	38.531	460
	CGA — S. America	60	5.807	11.616	193
Germania	DERULUFT	11	3.728	60.369	5.488
	DV	21	2.454	32.464	1.546
	DLH	145	22.979	388.963	2.683
Grecia	SHCA	3	608	5.436	1.812
Ungheria	MLRT	6	676	8.320	1.387
Italia	S. A. ALI	8	1.646	10.718	1.338
	SANA	15	8.938	27.294	1.820
	SISA	15	1.414	24.696	1.131
	SAM	23	6.168	38.746	1.685
	SAAEI	16	1.921	3.843	240
	AVIOLINEE	8	1.647	10.040	1.255
Jugoslavia	AEROPUT	7	2.124	14.342	2.048
Olanda	KLM	26	16.592	69.315	2.667
	KNILM	9	3.283	19.978	2.219
Polonia	LOT	31	4.926	38.421	1.239
Spagna	CLASSA	9	905	12.662	1.406
Svezia	ABA	8	1.673	22.402	2.600
Svizzera	SWISSAIR	13	4.345	27.203	2.092
	ALPAR	3	427	5.736	1.912

L'aviazione turistica in Italia nel 1931.

L'attività aero-turistica italiana nel 1931 comporta N. 5381 voli eseguiti in 1143 ore di volo. Durante questi viaggi furono volati km. 172.959 e trasportati 8694 passeggeri.

La Società privata (e perciò non compresa nell'elenco precedente) che ha eseguito maggior numero di voli a scopo turistico è la S.I.T.A.R. con 2715 voli, ed il trasporto di 3807 passeggeri.

Il mese di giugno è stato quello che più di ogni altro ha visto esplicare l'attività turistica con 908 voli.

Corso di volo a vela al Mottarone.

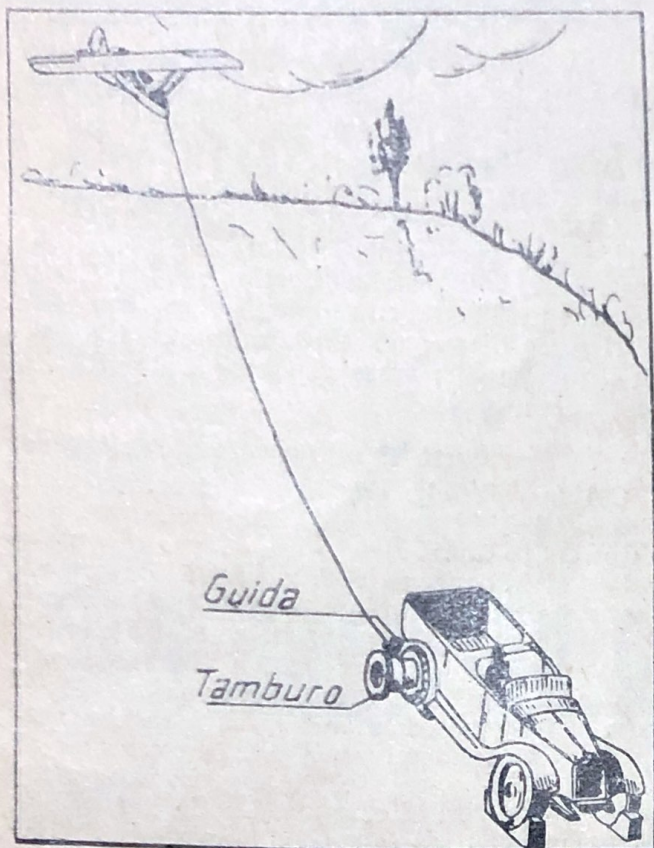
Col fervore che distingue i suoi dirigenti, l'Aero Club « Pensuti » di Milano ha organizzato dal 10 al 20 agosto un « Corso di volo a vela » al Mottarone nella località Borromeo, toccata dalla funicolare che sale da Stresa, località che per l'occasione ha assunto il nome significativo di « Volovelopoli ». Naturalmente al Corso ha dato salutare integrazione il relativo campeggio degli allievi, dirigenti, istruttori, che ha risuonato dall'alba al tramonto di allegre grida e gaie canzoni accompagnanti le fasi della vita al campo e quelle dei voli di istruzione con gli apparecchi appositi di cui l'Aero Club « Pensuti » è dotato.

Della importanza che assumono tali corsi di preparazione dei giovani che vogliono dedicarsi al pilotaggio aereo, abbiamo già trattato su questa nostra Rivista (1) e indirettamente ce ne occupiamo in questo fascicolo anche nella rubrica « Fra i libri », segnalando un libro di Bonomi e Silva sul « Volo a Vela », per cui ci limitiamo a rendere note le risultanze pratiche e reali del Corso. Vi hanno partecipato 22 allievi, compiendo un complessivo numero di circa 300 voli a un tempo medio di 15/14 secondi per volo, senza incidenti e con un bilancio di successo lusinghiero poichè a 18 di detti allievi la apposita Commissione, che sta esaminando di ognuno i particolari elementi di capacità, concederà il brevetto A di pilota di aeromobili senza motore.

L'iniziativa dell'Aero Club « Pensuti » di Milano, il quale coi suoi soli mezzi ha provveduto all'ottimo sviluppo del Corso, è da segnalarsi con vivo compiacimento, molto più che ci consta essere suo intendimento di organizzarne un secondo in inverno, con adatto campeggio in zona montana ben scelta, ove lo scivolamento sulla neve e sul ghiaccio risolve egregiamente il fondamentale e più difficile problema di base che è quello del lancio e conseguente decollo degli apparecchi.

(1) *Le Vie d'Italia*, gennaio 1931, pag. 17.

Per la diffusione del volo a vela.

Per poter diffondere maggiormente lo sport del volo a vela e renderlo popolare anche in zone prive di località orograficamente adatte al volo veliero sono stati compiuti, in Germania, esperimenti di lancio mediante un tamburo di legno fissato al mozzo posteriore

SINGOLARE ESPERIMENTO DI LANCIO DI UN APPARECCHIO PER VOLO A VELA.

di una normale automobile alla quale si era provvisoriamente tolta una ruota. Sollevata la parte posteriore dell'automobile e fissata al tamburo l'estremità del cavo di ritegno di un aero-veliero si è messo in marcia il motore dell'automobile provocando quindi l'avvolgimento del cavo sul tamburo ed il conseguente sollevamento del velivolo.

Secondo l'esperienza fatta con un cavo di 1000 metri del peso di 32 gr. al metro per un diametro di mm. 2,50 ed utilizzando una potenza motrice da 15 a 20 CV. è possibile far raggiungere all'aero-veliero una quota variabile dai 150 ai 200 metri.

S'intende che, raggiunta tale quota, l'aero-veliero è liberato dal cavo e può continuare il suo volo.

Nuovo « record » di volo a vela.

Il tenente di polizia Henschen, noto volatore a vela di Cassel, è riuscito a battere il *record* di durata per il volo a vela rimanendo in aria 16 ore e 13 minuti. Henschen è partito col suo apparecchio alle 16 del giorno 28 luglio dal campo di volo a vela della Lega della Germania meridionale, a Dornberg, presso Cassel.

Henschen ha tolto il *record* al suo compatriota Peters, che l'aveva conquistato due giorni prima, presso Aquisgrana, volando per 11 ore.

Il volo a vela in Svizzera.

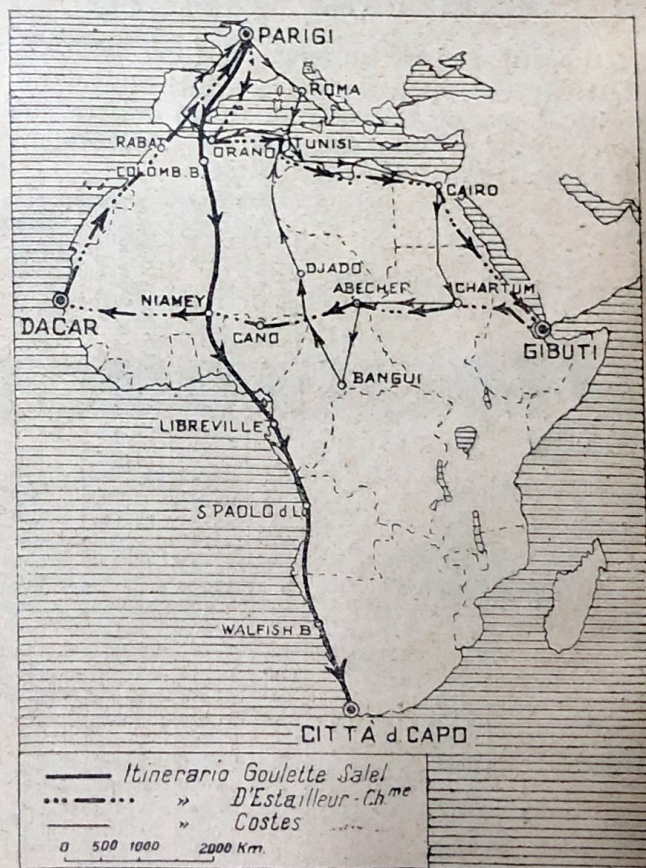
Lo sviluppo del volo a vela in Svizzera è stato negli ultimi due anni lento, ma continuo. Nel 1930 non si contavano che 10 apparecchi a vela con i quali furono eseguiti in tutto 800 voli. Durante il 1931 sono stati eseguiti invece 2963 voli con 29 apparecchi. All'Aero Club Svizzero ora sono affiliati 8 gruppi locali di volo a vela, dei quali i più attivi sono stati quelli di Zurigo, Berna, S. Gallo e Olten.

I grandi « raids » transafricani.

Tre grandi *raids*, diversi per il loro carattere e il loro scopo, attirano tutti e tre l'attenzione sui grandi viaggi transafricani.

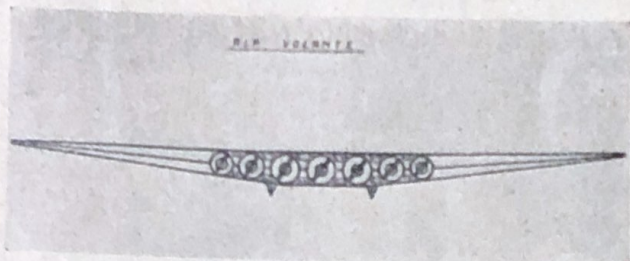
Dal 17 al 21 aprile, in tre giorni e 19 ore, a bordo di un « Farman 190 » con motore Lorraine 300 HP, Goulette e Salel hanno volato da Parigi a Città del Capo. La loro impresa batte di 22 ore il « tempo » recente di Mollison sulla rotta Londra-Città del Capo.

Dal 23 al 27 aprile, l'equipaggio d'Estailleur Chanteraine-Freton-Mistrot, egualmente a bordo di un « Farman 190 » con motore Lorraine 240 HP, ha compiuto la prima traversata del continente africano da est a ovest, e precisamente da Gibuti a Dakar.

Il 23 aprile, Costes e Véron a bordo di un « Breguet 27 » con motore Hispano 600 HP,

GLI ITINERARI DEI GRANDI « RAIDS » TRANSAFRICANI.

hanno terminato a Parigi il lungo circuito africano indicato nella cartina. Lo scopo essenziale del viaggio — che è durato oltre due mesi — è stato la perlustrazione della rotta Bangui-Djado-Tunisi, la più breve tra Marsiglia e la Città del Capo.

Aeroplano « Stipa ».

E' in costruzione, per conto della R. Aeronautica Italiana, presso la S. A. Aeroplani

PROGETTO DI UNA GRANDE « ALA VOLANTE ».

Caproni di Milano, un nuovo tipo di aeroplano ideato e progettato dall'Ingegnere italiano Luigi Stipa.

Le caratteristiche principali di questo apparecchio, che apporta un notevole miglioramento all'efficienza di volo, alla stabilità ed alla manovrabilità dell'aeroplano, sono le seguenti:

Apertura alare	m.	14,30
Superficie portante.	mq.	19 —
Lunghezza totale .	m.	5,92
Motore Gipsy III .	HP	120 —
Peso totale	Kg.	800 —

MODELLO DEL NUOVO APPARECCHIO « STIPA ».

Il progetto risponde, nelle linee generali, alla fotografia del modello, da noi riprodotta.

Maggiore convenienza, nell'applicazione di questo nuovo principio alla navigazione aerea, si riscontra in un apparecchio di più grandi dimensioni anzichè in uno di limitata grandezza.

Infatti il disegno da noi riprodotto rappresenta un apparecchio plurimotore, in cui le eliche sono poste all'imboccatura di gallerie alari ricavate nello spessore di una grande ala volante.

Nuovo dispositivo per l'atterraggio dei velivoli.

Nel paese di Montemaggio (Provincia di Pesaro), Orlando Geri, studioso di meccanica, ha costruito un originale carrello per aeroplani.

INTERESSANTE ED IMPORTANTE

è il fatto che nella "CONTAX"

1 LA MESSA A FUOCO e 2 LO SCATTO

ZEISS IKON

Contax

si trovano vicinissimi; con due dita si fanno funzionare simultaneamente. Attraverso il telemetro regolate la distanza dell'oggetto - nell'istante che avete ottenuta la massima nitidezza premete lo scatto. Tutto avviene in un lampo e nulla può variare nel soggetto, mentre l'apparecchio è bene appoggiato nelle Vostre mani.

La **"Contax"** con **Obbiettivo Tessar Zeiss 1:3,5** costa **Lire 1360.**

Richiedete l'Opuscolo illustrato con dettagliata spiegazione ai Rivenditori od alla Rappresentanza della Zeiss Ikon A. G. Dresden:

IKONTA SOC. in ACCOM.

Milano 7/105 Corso Italia N. 8

Esaminato e sperimentato, si ritiene che il giorno della sua applicazione non sarà molto lontano.

L'apparecchio è costituito da una intelaiatura di metallo e da due galleggianti di forma cilindrica, girevoli su appositi cuscinetti a sfere. I galleggianti sono muniti di pneumatici per le discese sui campi regolari; sono dentati per consentire il facile atterraggio sui ghiacci; dispongono di alette trasversali per gli ammaraggi; hanno speciali sporgenze che permettono ai velivoli di atterrare su suolo sabbioso senza pericolo. Sul carrello trovansi pure due pattini che offrono all'aviatore la possibilità di posarsi sulla neve, un ingegnoso dispositivo che impedisce qualsiasi capovolgimento e alcune molle per attutire i colpi. Il carrello può essere manovrato dalla cabina con opportune trasmissioni, in modo che il pilota può dirigersi come vuole in terra od in acqua senza valersi del timone.

Libretti di transito doganale per aeroplani.

Avendo il governo polacco aderito alla Convenzione dei «Carnets de passages en douanes» della Federazione Aeronautica Internazionale, l'Aero Club della Polonia è stato autorizzato a rilasciare i «carnets» in oggetto.

Le Nazioni che accordano l'uso di detti «carnets» per gli aeroplani da turismo sono quindi oggi le seguenti: Italia, Germania, Austria, Belgio, Spagna, Francia, Inghilterra, Paesi Bassi, Romania, Svizzera, Cecoslovacchia, Polonia, Giappone.

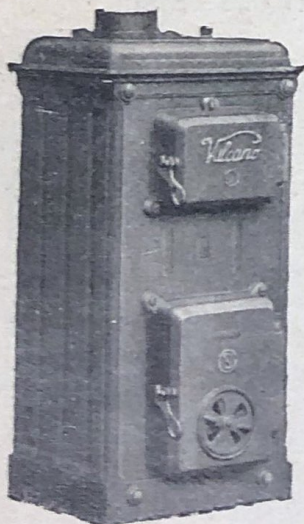
Un gigantesco tunnel aerodinamico britannico.

Nei Reali Stabilimenti Aeronautici di Farnborough sono stati iniziati i lavori di quello che sarà il più grande tunnel aerodinamico della Gran Bretagna. Il nuovo tunnel sarà abbastanza grande da poter consentire esperienze con apparecchi di grandezza naturale.

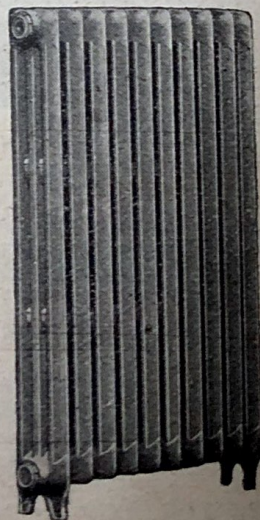
Il nuovo tunnel sarà di grande aiuto nello studio dei fenomeni di interferenza tra le differenti parti di un aeromobile, agli effetti del flusso d'aria provocato dall'elica, ecc. Il tunnel sarà costruito interamente in acciaio e cemento armato, e l'intera installazione sarà allogata in una costruzione di oltre 70 metri di lunghezza per circa 50 di larghezza e 30 di altezza.

Il tunnel consisterà in un grande tubo di acciaio dello sviluppo da 130 a 170 metri, ripiegato su sè stesso in guisa da costituire un circuito chiuso attraverso il quale l'aria viene forzata da un grande ventilatore mosso da un motore da 2000 HP.

Una sezione del tubo sarà troncata a una lunghezza di 45 piedi per formare la camera sperimentale propriamente detta, nella quale l'aeromobile in prova viene sostenuto mediante un sistema speciale di sospensione.

SAN GIORGIO
SOCIETÀ ANONIMA INDUSTRIALE
GENOVA - SESTRI

CALDAIA
"VULCANO I"

RISCALDAMENTO
CALDAIE - RADIATORI
TUBI NERVATI - ACCESSORI

CALDAIE IN LAMIERA
VERTICALI
CORNOVAGLIA SEMPLICI e TUBOLARI
Per Impianti a Termosifone ed a Vapore.

Radiatore
"Record-Comfort"

Questa parte della costruzione formerà una camera ermeticamente chiusa attraverso la quale passerà una corrente d'aria a velocità superiori alle 100 miglia all'ora. Il diametro del flusso d'aria provocato sarà di circa 25 piedi.

Nuova spedizione aerea artica organizzata dall'Inghilterra.

Partirà prossimamente dall'Inghilterra una spedizione che si propone di effettuare praticamente il programma ulteriore previsto dalla spedizione aero-artica britannica che ebbe luogo nel 1930-31.

Si tratta di stabilire in modo definitivo se la rotta aerea attraverso la Groenlandia rappresenta realmente una possibilità pratica.

La spedizione sarà composta di quattro membri, tutti britannici, che già fecero parte della spedizione precedente. Ne sarà capo il signor H. G. Watkins, che recentemente è stato insignito della medaglia di socio fondatore della Reale Società Geografica.

La spedizione è finanziata dalle Pan American Airways le quali non avendo perduto interesse nell'itinerario attraverso le Azzorre, vogliono tuttavia eseguire un'opera di pionieri anche nella preparazione di una possibile rotta attraverso l'Atlantico settentrionale. Anche la Compagnia della Aviolinee Transamericane è interessata nell'impresa. Il lavoro effettuato dalla spedizione sarà per quanto possibile messo in relazione e coordinato con l'attività dell'Anno Polare Internazionale, e i dati ottenuti saranno comunicati per uso di tutte le compagnie aviatorie esistenti in Europa. In Inghilterra la spedizione gode dell'appoggio finanziario della Reale Società Geografica e del Ministero dell'Aria. Anche il Governo danese ha promesso la collaborazione.

La rotta artica collegante l'Europa con l'America escluderebbe traversate di vasti tratti di mare e ridurrebbe la distanza assoluta della traversata.

Durante l'estate le condizioni di volo sulla costa e sul Capo del Ghiaccio possono dirsi assolutamente ideali per l'assenza di nebbie e di vento. Durante l'inverno sono frequenti le nebbie ma la precedente spedizione avrebbe dimostrato che tali nebbie hanno carattere locale e che quindi se si potessero stabilire due basi aviatorie, a circa 100 miglia di distanza l'una dall'altra sulla costa orientale, il traffico postale aereo potrebbe essere avviato attraverso l'una o attraverso l'altra, con la quasi certezza di poter così trovare condizioni di volo favorevoli in quasi ogni giorno dell'anno. Le due località prese in considerazione a questo scopo sarebbero: una sul margine dell'altopiano di ghiaccio (Ice Plateau) non lungi dal principale centro abitato della Groenlandia orientale, Angmagssalik; e l'altra a 100 miglia di distanza a nord in un luogo detto Lake Fiord.

Trasporto aereo di truppe inglesi dall'Egitto a Baghdad.

Persistendo incessantemente nelle esperienze, gli inglesi sono riusciti ad utilizzare il mezzo aereo ogni volta che si è presentata la possibilità.

Qualche mese fa, alcuni apparecchi militari da trasporto Vickers « Victoria », muniti ciascuno di due motori Napier « Lion », trasportarono per via aerea un certo quantitativo di truppe dall'Egitto a Cipro, ove erano scoppiati disordini.

Più recentemente, e cioè il 22 giugno, il governatore dell'Iraq richiese rinforzi. Questi gli vennero inviati dal Cairo, a mezzo di apparecchi dello stesso tipo; vennero impiegati nove bimotori Vickers « Victoria », ognuno dei quali trasportava 22 uomini armati per ogni viaggio. In pochissimi giorni venne effettuato il trasporto di tre compagnie del reggimento di Northamptonshire, esclusivamente per via aerea: un totale cioè di circa 600 uomini.

La difesa antiaerea in Germania.

Grande interesse si dà in Germania alla organizzazione della popolazione civile contro gli attacchi aerei. Le più importanti esercitazioni di tale genere che sinora abbiano avuto luogo, sono state quelle effettuate verso la fine del maggio scorso sulle regioni litoranee del Mar del Nord.

Presero parte a queste esercitazioni oltre ad unità aviatorie anche unità della marina, della difesa costiera, nonchè dell'esercito, la polizia, i vigili del fuoco, le organizzazioni dell'ambulanza, dei ferrovieri, nonchè associazioni varie dell'industria e di economia generale, allo scopo precipuo di notificare nel modo più rapido alla popolazione civile la imminenza del pericolo aereo, e di effettuare una prova generale su vasta scala dell'impiego di tutte le altre misure concomitanti, come l'oscuramento della città e l'ordinato ingresso nei rifugi.

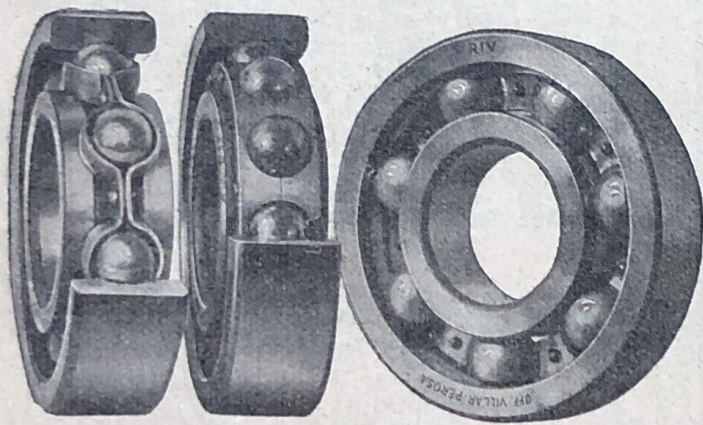
Per la prima volta quest'anno il Bilancio del Ministero degli Interni contiene lo stanziamento di 300.000 marchi per preparare i provvedimenti atti alla difesa della popolazione civile contro pericoli provenienti da attacchi aerei.

Trasmissioni marconifoniche tra un aeroplano ed un treno in marcia.

Sono stati compiuti in Inghilterra, con apparecchi Marconi, interessanti esperimenti di conversazione radiotelefonica tra un apparecchio in volo ed un treno in marcia. Le trasmissioni si sono effettuate ad una notevole distanza.

La voce è stata distintamente ascoltata ed i tecnici ritengono che, mediante lievi modifiche da apportare agli apparecchi, si potrà comodamente telefonare a distanze grandissime.

È il cuscinetto della vittoria adottato da tutte le fabbriche di automobili italiane

ALFA ROMEO	ISOTTA FRASCHINI
BIANCHI	LANCIA
CEIRANO	O. M.
FIAT	SPA
ITALA	ecc., ecc.

RIV

SOC. AN. OFFICINE DI VILLAR PEROSA

TORINO

Via Nizza, 148-158

Il super carburante ESSO non provoca detonazioni. Queste provengono da una combustione prematura e istantanea della miscela gassosa nel cilindro.

Si produce allora una vera esplosione in luogo di una combustione rapida e i gas colpiscono il pistone con un urto violento senza accompagnarlo con uno sforzo continuo nella sua corsa. Ne deriva un funzionamento difettoso del motore. I pezzi non combaciano più perfettamente, si rende necessaria una revisione e bisogna... pagare le fatture. ESSO non potrà certamente trasformare un vecchio motore in un motore nuovo, ma Vi consentirà mediante un migliore funzionamento ed un rendimento maggiore di sfruttarlo ancora per molto tempo.

ESSO costituirà per Voi la garanzia di una più grande elasticità e di ripresa istantanea. I depositi di calamina lasciati da ESSO, essendo insignificanti, eviterete molte riparazioni e il logorio delle valvole.

I VANTAGGI DI *Esso* SONO I SEGUENTI:
Elasticità maggiore - Ripresa più docile
Meno frequenti cambiamenti di velocità
Accelerazione più rapida
Minori depositi carboniosi

SOCIETA' ITALO AMERICANA PEL PETROLIO, VIA ASSAROTTI, 40, GENOVA

Il traffico aereo negli Stati Uniti durante il primo quadrimestre 1932.

Durante il primo quadrimestre dell'anno in corso, il numero dei passeggeri trasportati dalle società nord-americane esercenti linee aeropostali si è pressochè raddoppiato. Esso ammontò infatti, in totale, a 73.797 passeggeri, contro 39.639 trasportati nel corrispondente periodo del 1931. Anche il volume della posta aerea aumentò, per quanto non nella stessa proporzione segnata dal numero dei passeggeri.

Lo sviluppo nell'attività dei servizi è attribuito specialmente ai miglioramenti prodotti nel materiale aereo impiegato.

I tentativi femminili per la traversata dell'Atlantico.

Dopo il volo di miss Amelia Earhart, da Harbour Grace (Terranova) a Londonderry (Irlanda), è interessante ricordare, con la seguente tabella, i tentativi per la traversata dell'Atlantico effettuati da donne:

Un pallone sonda raggiunge i 28.000 metri di altezza.

Si tratta di un pallone espressamente fatto costruire dal Prof. Regner dell'Istituto di Fisica del Politecnico di Stoccarda, per ricerche scientifiche nella stratosfera. L'apparecchio era formato da tre palloni sferici sovrapposti, ciascuno del diametro di m. 2,50, trasportanti una navicella contenente diversi istrumenti meteorologici a registrazione automatica, ed in particolare un barometro, destinato ad indicare l'altitudine raggiunta dal pallone. Speciali dispositivi erano stati applicati per proteggere la navicella e gli istrumenti contro le basse temperature che il pallone avrebbe dovuto incontrare nella sua corsa ascensionale e che si prevedeva avrebbero raggiunto i 60° sotto zero. Il pallone sonda, partito da Stoccarda, atterrò alquanto bruscamente presso Gerstetten, dopo di essersi elevato fino a 28 km. di altezza. Malgrado che alcuni istrumenti fossero alquanto dan-

31 agosto 1927	Principessa di Lowenstein (passeggera)	dispersa in mare
11-12 ottobre 1927	Ruth Elder (pilota)	ammaraggio forzato dopo 4190 km. di volo
13-14 ottobre 1927	Lillie Dilenz (passeggera)	ammaraggio forzato presso le Azzorre
23 ottobre 1927	Frances Grayson (pilota)	ritorno al punto di partenza
23 dicembre 1927	Frances Grayson (pilota)	dispersa in mare
13 marzo 1928	Elsie Mackay (passeggera)	dispersa in mare
17-18 giugno 1928	Amelia Earhart (pilota)	effettuata traversata dalla Baia Trepassay (Terranova) a Burry Port (Inghilterra)
3 gennaio 1931	Beryl Hart (pilota)	dispersa in mare
21 maggio 1932	Amelia Earhart (pilota sola a bordo)	effettuata traversata da Harbour Grace (Terranova a Londonderry (Irlanda).

Automobilisti!

L'ANONIMA INFORTUNI

SOCIETÀ ANON. ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

Sede in **MILANO** (108) – PIAZZA CORDUSIO, 2

TELEFONI 88-451, 88-452, 88-453, 88-454, 89-861, 87-655, 87-656, 87-657 (Centralino)

Capitale Sociale L. 24.000.000 interamente versato — Fondi di Garanzia al 31-12-1931 oltre L. 151.000.000

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE ASSICURAZIONI DELLE VETTURE CONTRO I DANNI O LE ROTTURE ACCIDENTALI

è incaricata dal **Touring Club Italiano**, quale delegata delle **Assicurazioni Generali**, del **SERVIZIO TRITTICI** che compie mediante i **propri Uffici** e mediante le **Agenzie** che ha in comune con le

Assicurazioni Generali di Venezia

L'ANONIMA INFORTUNI è ASSICURATRICE UFFICIALE del T. C. I., del R. M. C. I. (Reale Moto Club d'Italia) e della R. F. I. M. (Reale Federazione Italiana Motonautica). Con questi Enti L'Anon. Infortuni ha accordi speciali a favore dei Soci.

neggiati nella caduta, il Prof. Regner ha potuto raccogliere dei dati scientifici di sommo interesse.

La seconda ascensione di Piccard nella stratosfera.

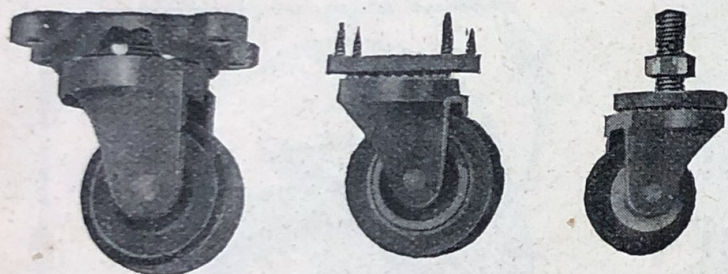
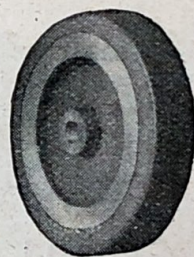
L'impossibilità, che grava sul nostro, come su tutti i periodici mensili, di tener dietro all'attualità, e il grande rilievo che la stampa quotidiana e specializzata ha già dato alla nuova ascensione nella stratosfera, non ci esimono però dal dovere di fare almeno un cenno all'audace e feconda impresa di Piccard e Cosyns, in questa rubrica consacrata alle affermazioni aeronautiche.

Iniziata l'ascensione a Dübendorf, presso Zurigo, il 18 dello scorso agosto, alle 5,7 del mattino, l'aerostato reggente la caratteristica navicella sferica, ha raggiunto l'altezza massima di 16.700 metri e, dopo aver sorvolato le Alpi a fantastica altezza, ha toccato terra verso le ore 17 sulla strada viscontea in frazione di Pile di Monzambano, presso il lago di Garda.

La quota raggiunta nel maggio 1931 da Piccard, 15.781 metri, è stata dunque superata di circa mille metri da questo scienziato audace e perseverante, al quale tutto il mondo ha guardato con la più viva ammirazione. S. E. Benito Mussolini, appena avuto notizia della sua fortunata discesa in terra italiana, gli ha mandato un telegramma di saluto e di plauso a nome del Governo e del popolo italiano. S. E. Italo Balbo ha voluto porgere di persona i propri omaggi all'eroe della stratosfera, che è stato dallo stesso Ministro accompagnato in volo a Venezia, ove gli venivano tributate grandi accoglienze.

Il Prof. Piccard ha tenuto ad esprimere al Duce la propria gratitudine per la cordiale festosità di cui si è visto circondato nel nostro Paese e per il valido aiuto datogli dalle Autorità civili e militari, dagli aeronauti e dalla popolazione. L'Aeronautica italiana aveva organizzato tempestivamente un completo servizio di segnalazioni e di aiuto, che ha risposto perfettamente al suo intento. Per iniziativa del Consiglio delle Ricerche, presieduto da S. E. Guglielmo Marconi, sul punto d'atterraggio sarà eretto un cippo commemorativo.

L'ascensione ha avuto particolare importanza per le osservazioni sui raggi cosmici, la cui conoscenza è legata ai fenomeni della radioattività, della costituzione della materia, dell'energia atomica, nonchè allo studio dell'astrofisica.

Il Prof. Piccard, nelle dichiarazioni pubblicate nel *Corriere della Sera*, si è detto sicuro che in un avvenire molto prossimo si potrà volare nella stratosfera dall'Europa

"GIARDINO ALLEGRA" CATANIA (SICILIA)
PIANTE DA FRUTTO, ORNAMENTALI, CACTEE - SEMI E PIANTE INDUSTRIALI, MEDICINALI
PIANTE FRUTTIFERE PER PAESI TROPICALI E SUBTROPICALI
UNICO NEL GENERE IN EUROPA ESPORTAZIONE MONDIALE
CATALOGHI GENERALI IN DIVERSE LINGUE, GRATIS

all'America in sei ore con tutte le comodità. E poichè nella stratosfera non esiste vento, e quando lo si trova ha una direzione assolutamente orizzontale, senza vuoti d'aria, nè differenze di pressione, nè gorghi atmosferici, così — ha aggiunto argutamente lo scienziato — gli stratoturisti dell'avvenire ignoreranno il mal di mare.

Lo «stratoturismo»: ecco una forma di attività alla quale forse non tutti i nostri lettori avevano fino ad oggi pensato!

Premio giapponese per la traversata aerea del Pacifico.

L'Associazione ingegneri aviatori giapponesi ha offerto un premio di 100.000 jens (circa 900.000 lire) al pilota giapponese che per primo riuscirà a compiere un volo senza scalo su apparecchio giapponese, attraversando il Pacifico. Il premio sarà concesso solo sino al settembre 1933.

Sarà ammesso il rifornimento in volo.

Costruzione di dirigibili nell'U. R. S. S.

Dopo i primi due dirigibili di una capacità di 2200 e di 5000 metri cubi, costruiti coi fondi raccolti dalla società pansovietica per la difesa aerea e chimica, è stata ultimamente portata a termine a Leningrado la costruzione del terzo dirigibile sovietico di tipo semirigido e di una capacità di 6500 metri cubi. Un quarto dirigibile di 7500 metri cubi trovasi in preparazione.

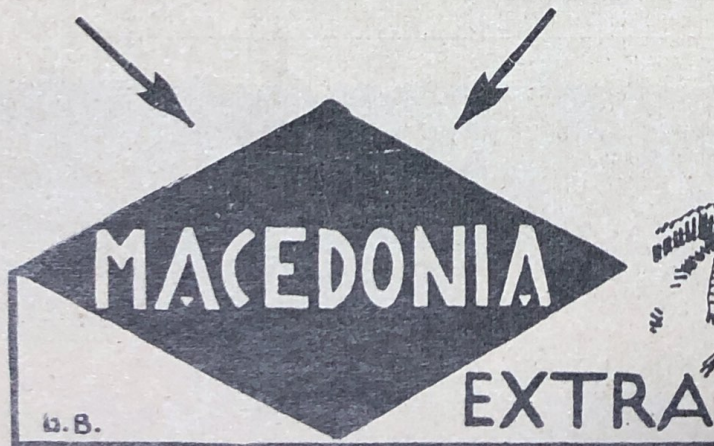
Le prime prove di volo avrebbero dato ottimi risultati ed ora si progetta di iniziare la costruzione dei dirigibili di grande cubatura. Trovasi intanto in progetto un dirigibile semirigido di 37.000 metri cubi ed uno metallico di 80.000 metri cubi, ambedue da ultimarsi nell'anno venturo.

La semina mediante aerei in Russia.

Già abbiamo parlato in questa rubrica della importanza che la Russia attribuisce alle semine mediante gli aerei.

Si apprende ora da Mosca che i risultati della semina, mediante l'impiego degli aeroplani, vengono considerati molto soddisfacenti.

Gli statisti sovieti affermano che in un campo di riso, in tal modo seminato, il prodotto è stato superiore all'aspettativa.

L'ufficio competente ha stabilito che, nella primavera del prossimo anno, un milione di ettari verranno seminati dall'alto; in parte per mezzo di aeroplani e in parte per mezzo di dirigibili. Al momento del raccolto sarà possibile confrontare se sia preferibile l'adozione del più pesante o del più leggero dell'aria.

FABBRICA BRESCIANA AUTOMOBILI

BRESCIA

VETTURE

con motore 4 cilindri
» » 6 »
eleganza, comodità, regolarità, sicurezza, economia, sono i requisiti principali delle automobili O. M. - Accertatevene presso i possessori.

VEICOLI INDUSTRIALI

con motore a **benzina** 4 e 6 cilindri.
» » » **nafta ciclo Diesel** a 4 e 6 cilindri (licenza Saurer).

Trasporto merci da 15 a 70 quintali.

Trasporto persone da 15 a 50 posti a sedere.

"IBIS - REDIBIS"

è il motto dei veicoli O. M. i quali assicurano, a chi parte, di arrivare e di ritornare con assoluta regolarità.

Chiedere informazioni a chi ne possiede.

Chiedere preventivi alle nostre Agenzie in tutte le principali città del Regno o, direttamente, alla Fabbrica.

SOCIETÀ ANONIMA

FABBRICA BRESCIANA AUTOMOBILI

Capitale interamente versato L. 8.000.000

Sede: **MILANO** - *Direzione e Amministr.:* **BRESCIA**

Le meraviglie nella stereoscopia!

HEIDOSCOP
ROLLEIDOSCOP

L'ambiente è quello che caratterizza esattamente tutto.

Fotografie plastiche di ambiente eseguite con camera stereo risultano di ottimo e completo effetto, ed ogni osservatore ne è entusiasta.

Fotografare poi con un Heidoscop o Rolleidoscop è ancora più semplice e più comodo che con una camera ad un solo obbiettivo.

In vendita presso tutti i negozi d'articoli fotografici.

Fotografate con gli apparecchi stereo Heidoscop!

Chiedete listino A 22

FRANKE & HEIDECKE
BRAUNSCHWEIG

Anno XXXVIII — Sommario del Fascicolo di Ottobre — N. 10

Abbonamento per il 1932 (luglio-dicembre): L. 9,50 (Estero, L. 18,50).

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

La Direzione della Rivista è affidata per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

Olio

Sasso

Preferito in tutto il mondo

RIASSOCIATEVI!
RIABBONATEVI!

CONSOCI,

Vi preghiamo vivamente di ottemperare a quanto prescrive l'art. 14 dello Statuto Sociale, provvedendo **subito** alla riassociazione al Touring per il 1933: per effettuare la rimessa servitevi dell'**unito bollettino** di versamento in conto corrente, oppure di vaglia postale, oppure di assegno bancario.

I **Soci Annuali** *versano* **L. 15,20** (*Estero* **L. 25,20**) *quale quota 1933; se desiderano ricevere la Rivista Mensile* «**Le Vie d'Italia**» *devono aggiungere al suddetto importo anche il prezzo d'abbonamento fissato in* **L. 15,50** (*Estero* **L. 30,50**) *e cioè in totale:* **L. 30,60** (*Estero* **L. 55,60**).

I **Soci Vitalizi e Quinquennali** *che desiderano ricevere la Rivista Mensile del T. C. I.* «**Le Vie d'Italia**» *devono versare il relativo importo di abbonamento e cioè* **L. 15,50** (*Estero* **L. 30,50**).

L'associazione al T. C. I. per il 1933 darà diritto:

1° a ricevere **gratuitamente** il IV volume (Sicilia) della pubblicazione illustrata «Attraverso l'Italia». – 256 pagine, circa 400 illustrazioni in nero, 4 tavole a colori, una carta geografica.

2° a ricevere **gratuitamente** il II volume della «Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura d'Italia». - Parte I: Le stazioni al mare - Vol. II: Mare Adriatico e Mare Ionio. – 240 pagine circa con numerose illustrazioni documentarie, cartine geografiche, piante dei principali luoghi descritti.

3° a ricevere **gratuitamente** i fogli I, II e III della **Carta d'Italia al 500.000.**

4° ad effettuare l'abbonamento alla Rivista Mensile del T. C. I. «Le Vie d'Italia» al prezzo di favore di L. 15,50 (Est. L. 30,50) – Dopo il 15 novembre 1932 tale prezzo verrà portato a L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Importante

Ritagliare la fascetta-indirizzo con la quale si ricevono la Rivista o le altre pubblicazioni e incollarla nella parte riservata alla corrispondenza del bollettino di conto corrente qui unito, oppure del vaglia postale, o unirla alla lettera con la quale si accompagna il versamento a mezzo assegno bancario.

Il sistema più comodo ed economico per l'invio delle rimesse al Touring è quello del CONTO CORRENTE POSTALE: per valersene basta staccare l'unito bollettino, riempirlo e consegnarlo all'Ufficio postale più vicino assieme al denaro.

STACCARE IL BOLLETTINO IN QUESTO SENSO SECONDO LA LINEA PERFORATA

Servizio dei conti correnti postali

Certificato di allibramento

Versamento di L. ....

eseguito da ....

residente in ....

N. .... *via* ....

sul c/c N. **3-98**

intestato al Touring Club Italiano Milano

Addì .... 193...

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

N. ....

del bollettario ch 9

Bollo a data dell'Ufficio accettante

Scrivere chiaramente

SERVIZIO dei CONTI CORRENTI POSTALI

Bollettino per un versamento di L. ....

Lire ....

(in lettere)

eseguito da ....

residente in ....

via .... *N.* ....

sul c/c N. **3-98** *intestato al*

Touring Club Italiano - Milano

nell'Ufficio dei Conti di **MILANO**

Firma del versante

Addì .... 193...

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Spazio riservato all'Ufficio dei Conti

Tassa di L. ....

Bollo a data dell'Ufficio accettante

Cartellino del bollettario

L'Ufficiale di Posta

Servizio dei conti correnti postali

Ricevuta di un versamento

di L. ....

Lire ....

(in lettere)

eseguito da ....

sul c/c N. **3-98**

intestato al Touring Club Italiano Milano

Addì .... 193...

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Tassa di L. ....

numerato di accettazione

L'Ufficiale di Posta

Bollo a data dell'Ufficio accettante

Avvertenze

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e il più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un c/c postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni Ufficio postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino e presentarlo all'Ufficio postale insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti dai correntisti stessi ai propri corrispondenti; ma possono anche essere forniti dagli Uffici postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'Ufficio conti rispettivo.

L'Ufficio postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettuato versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

Tasse per i versamenti

I versamenti eseguiti da chiunque negli Uffici postali dei capoluoghi di provincia **sono esenti da tassa.**

Per i versamenti eseguiti in ogni altro Ufficio si applicano le seguenti tasse:

Fino a L.	50.—	tassa L.	0,15
» » »	100.—	» »	0,20
» » »	500.—	» »	0,40
» » »	1000.—	» »	0,60
» » »	5000.—	» »	1,—
» » »	10000.—	» »	2,—

Firmare chiaramente e non omettere mai l'esatto indirizzo e *il numero di tessera.*
Allegare possibilmente nelle corrispondenze o rimesse dirette al Touring, *la fascetta indirizzo* con la quale si ricevono le pubblicazioni.

Vi trasmetto il seguente importo:

Quota Assoc. e Abbon. a " Le Vie d'Italia „ 1933 L. 30,60 - Estero L. 55,60
Sola Quota Associazione 1933 " 15,20 - " 25,20
Abbonam. a " Le Vie d'Italia „ (per i Vital. e Quinq.) " 15,50 - " 30,50

(Cancellare la parte che non interessa).

Indirizzo al quale devono venir spedite le pubblicazioni:
Tessera N. ....
Cognome .... Nome ....
Via .... N. ....
(Prov. ....) Luogo ....

Incollare sul rettangolo indicato la fascetta-indirizzo con la quale si ricevono le pubblicazioni del Touring.

Parte riservata all'Ufficio dei Conti
N. .... dell'operazione.
Dopo la presente operazione il credito è di L. ....
Il Direttore dell'Ufficio

Fate almeno un nuovo So

È molto facile: basta enumerare taggi concessi ai Soci e ricordare nuità della quota. — La scheda inviamo deve servire per nell'ambito delle Vostre paren amicizie un nuovo Socio al Tou

DOMANDA D'ASSOCIAZIO

Il sottoscritto chiede di essere amm T.C.I. in qualità di Socio (per l'anno
Annuale *e versa L.* **17,20** *(Estero L.*
(comprese L. **2,—** *per tassa d'iscrizione*
Vitalizio *e versa la quota unica di L.*
(Estero L.
Vitalizio a pagamento rateale *e versa rata di L.* **42,20** *(Estero L.* **62,2** *successive di L.* **20,—** *(Estero L.* **30** *multipli fino a L.* **202,20** *(Estero L.* **30**
Fondatore della Sede *e versa la quota di L.* **300,20** *(Estero L.* **400,20**).
Desidera pure abbonarsi per il **1933** «**Vie d'Italia**» *e versa L.* **15,50** *(Est. L.*
Dopo il 15 Novembre 1932 l'abbonamento Rivista costerà L. 18,50 (Estero L.
(Cancellare la parte che non interessa
Si dichiara edotto dello Statuto dell' ciazione, si obbliga ad osservarlo, ed ele micilio in Milano, presso la Sede del T

COGNOME ....
Nome ....
paternità ....
professione .... nato a
il .... (giorno) .... (mese) ....

Indirizzo al quale devono venir spedite le pubblic
Luogo ....
Provincia di ....
N. .... Via ....
Firma del richiedente ....
" del Socio presentatore ....
Da .... *il* ....

Fatevi Soci Vitalizi versand quota prima del 31 dicembre

Avrete così diritto di partecipare

Grande Concorso di Propag tra i presentatori di Soci Vita per l'anno 1932

Un'automobile **ALFA ROMEO** da giarsi a parità di condizioni fra tutti **tecipanti al Concorso.**

Numerosi premi in oggetti vari cliette, apparecchi radio, biciclette, macchine fotografiche, grammofoni, sportivi e da viaggio) ai 20 presenta maggior numero di Soci Vitalizi.

Premi in pubblicazioni o in danaro i presentatori di almeno 2 Soci Vitali

Chiedete il Bando del Concorso Vitali

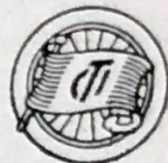
LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

MILANO - CORSO ITALIA, 10

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

LEGGE 7 APRILE 1921, N° 610 - ROMA: VIA MARGHERA 2, ANGOLO VIA MAGENTA

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA - ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO
SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXXVIII - N. 10

Proprietà letteraria ed artistica — Riproduzione vietata
Non si restituiscono manoscritti ne fotografie

Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. XVI, del testo dalla pag. 717 alla 796 e del notiziario dalla pag. 369 alla 400.

Ottobre 1932
(Anno X)

NEL X ANNIVERSARIO DELLA RIVOLUZIONE FASCISTA

FASCISMO E CARTOGRAFIA

FASCISMO e cartografia: quali rapporti possono esistere fra la Dottrina politica e sociale, così luminosamente tracciata anche di recente da Chi ne fu il creatore in un documento solenne qual'è la *Enciclopedia italiana,* e la maniera di figurare in modo convenzionale il terreno sulla carta? O che proprio, penserà qualcuno, il Fascismo si vuol far entrare ovunque? La risposta è molto semplice: i vincoli sono strettissimi, il Fascismo in dieci anni di attività ha provocato una rivoluzione anche nel campo della Cartografia: rivoluzione pacifica fin che si vuole, ma rivoluzione autentica, con aspetti grandiosi, tale da mutare veramente il « volto della Patria », il quale si è trasformato e si trasforma incessantemente sotto l'impulso travolgente del Capo. E chi si occupa di carte geografiche, deve tenerne gran conto e vigilare incessantemente se vuol evitare un giudizio assai grave e severo: quello di una senilità precoce, che pone senz'altro fuor di circolazione.

Forse pochi organismi — eccezion fatta per gli Istituti Cartografici statali — come il nostro Touring, consentono di seguire così da vicino questa diuturna trasformazione della Cartografia italiana. Abbiamo qui Carte di tutte le scale; dalle più generali e riassuntive, come il milione e 250.000 e il 650.000, alle più particolareggiate come il 300.000, il classico 250.000, il 50.000, fino ai numerosissimi sviluppi di carte e piante contenuti nelle Guide, tutti documenti grafici che consentono e che impongono di registrare con ogni cura l'attività incessante rinnovatrice del Regime.

Abbiamo detto che il « volto della Patria » si trasmuta: tenteremo di darne la dimostrazione. Bisogna, per raggiungere l'intento, seguire con appassionato amore la sua trasformazione che, per fortuna, è un continuo ringiovanimento: si è verificato per il Paese precisamente il contrario di quel che avviene per gli individui: chè dieci anni si sono aggiunti per tutti, e se sono fortunati i più *giovani* che non se ne accorgono, quelli più in età, nel confrontare la loro effigie del '22 con quella d'oggi, anche se dichiarano di sentirsi più freschi che mai, debbono pur ammettere nell'in-

LE GRANDI OPERE DELL'AZIENDA STATALE DELLA STRADA: I FREQUENTI TRATTI SEGNATI IN NERO SU QUESTA CARTINA CHE RAPPRESENTA UN BREVE TRONCO DELLA VIA AURELIA, INDICANO PUNTI DOVE SI SONO COMPIUTI LAVORI, SPESSO GRANDIOSI: RETTIFICHE DI CURVE, NUOVI PONTI, ALLARGAMENTI SCAVATI NELLA ROCCIA, ELIMINAZIONI DI PASSAGGI A LIVELLO.

ne sono al presente quasi un atto unico. Dagli Uffici del Touring tutto questo movimento si segue con passione, vorrei dire con ansia, tanta è la rapidità impressa a ogni nuova iniziativa, e tanta la preoccupazione di tralasciar qualche cosa: si scruta diligentemente la *Gazzetta Ufficiale*, si sfogliano tutti i giornali per conoscere le opere approvate, in corso di esecuzione o finite, ogni giorno partono decine e decine di lettere per chiedere disegni, tracciati, progetti, documenti; si interpellano amministrazioni ferroviarie pubbliche e private, l'Azienda Statale della Strada, il Genio Civile, Province, Comuni, tecnici, Consorzi di bonifiche, Consoli, amici. E tutto si traduce sulle pietre, talune ormai vecchie, forse sorprese di essere tolte dalla loro quiete e che vengono ripulite, raschiate, ancora ferite dalla punta del bulino (1).

Ma per chi eseguisce il lavoro con mente aperta e con cuore italiano, quanta intima poesia! Risuonano all' orecchio i versi semplici del buon Guerrini nell'inno del Touring:

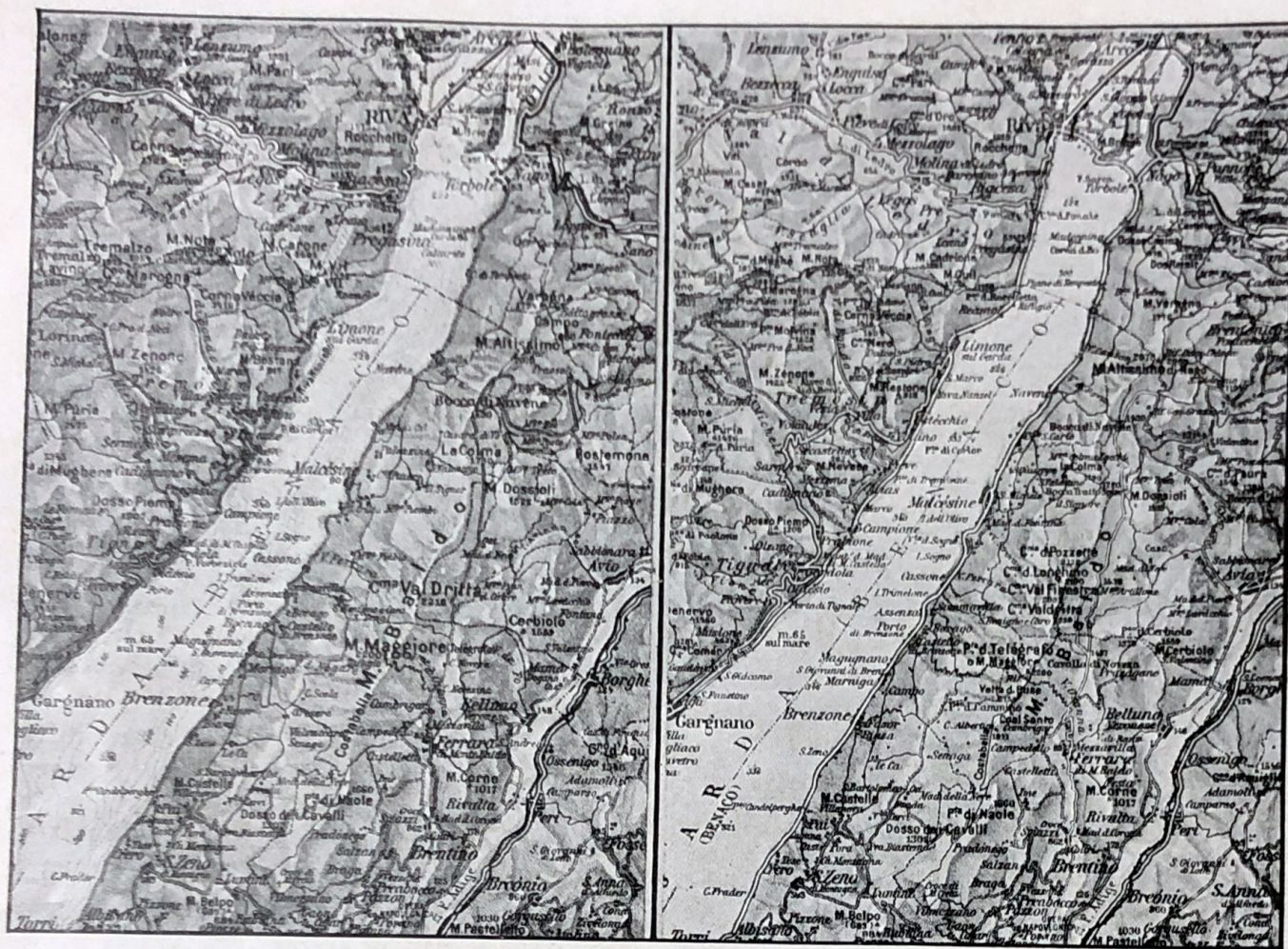
timo loro che qualche capello s'è imbianchito o è scomparso, e si vede ora qualche ruga che prima non c'era... Miserie degli uomini: ma per il Paese, dicevamo, è andata proprio al contrario e se esso era un tempo afflitto da una stasi che significava regresso, e poteva sembrare vecchiotto, in questi dieci anni s'è cambiato, ringiovanito e il suo aspetto si è fatto infinitamente più bello, più vigoroso, più ardito: ferrovie, strade, ponti, porti, bonifiche, piani regolatori sono stati una cura di bellezza quale davvero non s'era mai vista.

Per comporre questa immagine nuova su una Carta, guai ai distratti! Son passati i tempi in cui si segnava un mozzicone di ferrovia in costruzione, e il caratteristico segno a tratti rimaneva inalterato per anni e anni, muta espressione di vicende parlamentari: oggi il tratto è abolito, e tutto si segna come definitivo, perchè progetto ed esecuzio-

> O sacra terra nostra,
> Madre benigna e cara.
> La tua beltà ci mostra
> La vita tua c'impara,
> Guida il tuo amor ci sia;
> Avanti, avanti, via!

Ogni segno ha il suo significato: quale semina di riflessioni, quale lavorio di pensiero tutte le volte che si indica una nuova strada o una nuova ferrovia! Quale somma di attenzione, riportata ai ricordi dell'arte e della storia, alle meraviglie dell'industria, all'agricoltura, ai commerci, ai fatti sociali e politi-

---

(1) È noto che le carte migliori sono incise su pietre litografiche, costituite da un calcare sedimentario che un tempo non proveniva che dalla Baviera, ma che recentemente è stato trovato anche in Italia. La correzione, e anche la semplice aggiunta di un nome, non avviene con quella facilità che il pubblico forse immagina. Essa richiede una preparazione preventiva della superficie incisa, che è sempre opera lenta, delicata e anche costosa.

CHI VORREBBE OGGI PENSARE AL GARDA SENZA IL SUO ANELLO DI STRADE? EPPURE ERA COSÌ FINO A POCHI ANNI OR SONO.

ci. Tutto nella vita è legato al suolo che ci diede i natali; perciò contemplare l'immagine della Madre Terra rinnovata e rinnovantesi, è passare in rivista tutte le manifestazioni del mondo fisico e intellettuale.

La Carta, guardata così come ora facciamo, palpita. Essa ci mostra il suolo della nostra Patria: e sul suo suolo ci fa veramente vedere il popolo italiano nella sua opera quotidiana, il presente della Nazione, le possibilità e le speranze.

***

Strade, ferrovie, ponti, canali, porti...: sì, tutti abbiamo la sensazione dell'enorme lavoro compiuto, ma lo conosciamo noi in tutta la sua effettiva realtà?

Consultiamo con intelligenza e con amore queste nostre Carte, questi che abbiamo chiamati documenti palpitanti del nostro rinnovamento. Esse ci diranno tante cose!

Vediamo anzitutto delle linee nette, decise, con rettilinei enormi: sono le autostrade. Hanno raggiunto ben 453 km. di sviluppo e per chi azzardasse di esprimere qualche dubbio, diremo che sono 85 km. quelli della prima rete dei Laghi (Milano-Como; Milano-Varese; Milano-Sesto Calende); a cui son da aggiungere km. 48,9 della Milano-Bergamo; km. 45,7 della Bergamo-Brescia; chilometri 125,4 della ormai compiuta Milano-Torino; km. 24 della Padova-Mestre; chilometri 81,8 della Firenze-Viareggio; km. 22,4 della Roma-Lido di Ostia; km. 20 della Napoli-Pompei. Un primato nel mondo! Ma strade nuove vedo ovunque: ecco staccarsi una nuova strada da Aosta a Cogne, fin là dove la verde conca rinserra le miniere di ferro; vedo la nuova ardita strada in Val Formazza che da Foppiano porta al Passo di San Giacomo; poi l'occhio si ferma sulla rinnovata strada di Val Bognanco; osservo che il Mottarone, la popolare e bella montagna tra il lago Maggiore e lo smeraldino lago d'Orta, è servito non soltanto dalla ferrovia, ma anche da una nuova arteria che partendo da Armeno giunge alla vetta; scorgo la Porto-

valtravaglia-Laveno; vedo che Lecco e Bellagio hanno la loro bellissima comunicazione lungo lago per Onno, sicchè tutto il lago di Como è ora contornato da carrozzabile; vedo, di fronte a Bellagio, le serpentine che da Varenna raggiungono la incantevole conca di Esino. E ancora: strade di valico da Schilpario per il Passo di Vivione e Paisco a Forno d'Allione in Val Camonica e da Breno per il Passo di Croce Domini e la Val del Caffaro al lago d'Idro; ecco la nuova strada del Passo di Gavia, che mette in comunicazione Ponte di Legno con S. Caterina Valfurva attraverso il magnifico valico alto 2621 m. Oh, meraviglia! anche il Garda s'è cinto della sua magnifica corona stradale, con ardimenti tecnici non comuni e in un paesaggio di straordinaria bellezza. Chi vorrebbe oggi pensare al Garda senza il suo anello di strade? Eppure era così fino a pochissimi anni or sono. E strade ancora: vedo segnate la Grigno-Castel Tesino, la Vipiteno-S. Giacomo di Vizze, il nuovo nastro attraverso il Passo di Lavardet, fra Carnia e Cadore, il nuovo tracciato della strada statale che da S. Donà di Piave conduce a Portogruaro e a Cervignano; e ancora, il nuovo ponte carrozzabile gettato sulla laguna per unire ancor meglio Venezia alla terraferma e la grande arteria da Trieste a Monfalcone; ammiro la grandiosa, superba litoranea da Marina di Carrara a Viareggio, scendo con l'occhio nell'Abruz-

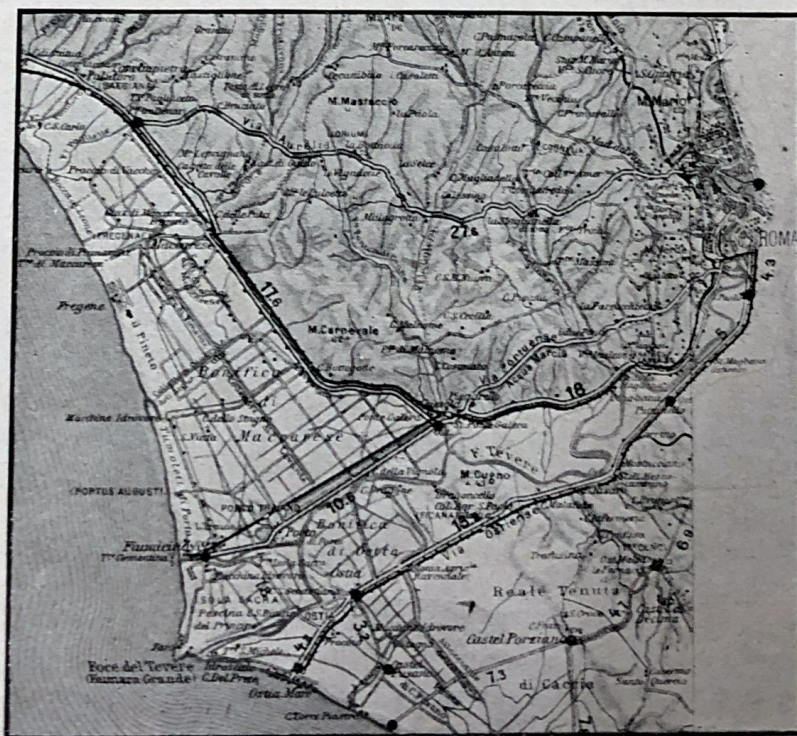
NEL GARGANO, STRADE TRASFORMATE E NUOVE FERROVIE.

zo, ove da Scanno muove la nuova arteria per Villetta Barrea. E più giù, un grande lavoro è ormai compiuto: la litoranea adriatica che un tempo si arrestava a Vasto con gravissimo pregiudizio del traffico carrozzabile, prosegue ora per Termoli e Serracapriola: sono circa 73 km. di strada nuova statale, cioè costruita, sistemata, mantenuta nel modo che tutti hanno imparato a conoscere. Ma vedo anche altre nuove statali: quella da Vieste a Mattinata; quella da Pescopagano a Muro Lucano a Ruoti e a Potenza; l'altra da Capri per Praia a Mare - Scalea - Diamante-Belvedere - Marina - Cetraro-Guardia Piemontese a Paola; ancora da Missanello a S. Arcangelo... e tante e tante altre, giù, giù fino alla Sicilia, dove balza agli occhi il Monte Pellegrino, raggiunto con carrozzabile da Palermo e dove l'Etna non è più riserbata ai camminatori o agli alpinisti su mulo, ma sta per sentire da vicino il rombo dei motori. Nella sola Sicilia sono stati rettificati e sistemati 1300 km. di strade: essa occupa il primo posto fra le regioni italiane per lo sviluppo chilometrico di strade bitumate. Di più, sono stati ultimati 600 km. di strade nuove.

Ma quante omissioni in questa cinematografica elencazione! E che dire degli innumerevoli tronchi minori di allacciamento a stazioni ferroviarie o ad altre strade, tracciati generosamente ovunque: lungo la cerchia alpina, nella pianura padana, nell'Appennino, insomma in ogni regione d'Italia? E del riattamento di tante strade di guerra prima abbandonate?

Il problema dell' allacciamento con strade dei comuni isolati e della costruzione di strade d'accesso alle stazioni ferroviarie si dimostrò particolarmente importante in Sardegna, dove però ebbe grande importanza anche il completamento organico della preesistente rete stradale.

In una esemplificazione così rapida non s'è tenuto distinto quel che è stato compiuto dall'Azienda Autonoma Statale della Strada, dalle opere di Provincie e Comuni: tutti hanno collaborato a dare il quadro completo. Ma un lato del lavoro dell'A. A. S. S. va messo in rilievo: quello della sistemazione delle strade esistenti.

I tracciati delle strade che essa ha in manutenzione sono stati poco modificati; ma in compenso, quanti allargamenti, tutte le vol-

LE GRANDI BONIFICHE DI MACCARESE, DI OSTIA, DI ISOLA SACRA. — LE CARTE METTONO BENE IN EVIDENZA GLI EFFETTI DI QUESTE OPERE COLOSSALI: LE ZONE VUOTE E ACQUITRINOSE SI COPRONO DI STRADE, DI CANALI, DI CENTRI ABITATI. LA COLTURA DEL GRANO, IL PRATO IRRIGUO, L'ALLEVAMENTO DEL BESTIAME, I VIGNETI HANNO SOSTITUITO LA PALUDE.

te che era necessario (e quanto spesso!) e rettifiche di curve, e nuovi ponti più capaci sui corsi d'acqua, eliminazioni di passaggi a livello, strade di circonvallazione per evitare le penose traversate interne: quanta somma di lavoro! e quale trasformazione! Si pensi alle opere immani di sterro e di mina che si son dovute compiere, per citare due soli esempi, lungo la litoranea Aurelia, nel tratto di ben 284 km. che da Ventimiglia va alla Spezia, e a quelle sul tronco che da Lecco va a Colico. Anche il lago, ora, a chi lo percorra dalla nuova strada, non essendo più turbato dalla polvere e dalle strettoie, par più bello, tanto la strada s'incastona bene nell'ambiente.

E questo nostro delizioso Paese è press'a poco tutto così, coi suoi colli e coi suoi monti che arrivano quasi dappertutto e ci fa pagar care le sue bellezze. Il lavoro che altrove è estremamente semplice, qui diventa impresa da affrontare con piccone e mina. Ormai per noi il fatto di attraversare le viscere della terra su strada, come fanno le ferrovie, è diventato abituale.

***

E giacchè ci è saltato fuori di parlar di ferrovie, fermiamoci un po'. Non diremo di tutti i perfezionamenti apportativi in questi dieci anni, che ormai dovrebbero essere a tutti noti; ma, per rimanere fedeli al tema, diremo solo fugacissimamente dei riflessi che talune opere hanno avuto sulla nostra cartografia. Basterebbe intanto ricordare la nuova stazione di Milano, per pensare alla modificazione sensibilissima che si è dovuta fare sulle carte, e soprattutto sulle piante, per segnare la nuova grandiosa sistemazione che fa capo al colossale edificio, e per eliminare la vecchia stazione e le sue adiacenze. Il pubblico, parlando delle innovazioni ferroviarie avvenute a Milano, si riferisce soltanto alla Stazione Centrale, ma la nuova sistemazione comprende più precisamente ben tre Stazioni di nuovi impianti (Milano C.le, Milano Lambrate, Milano Smistamento) attrezzate con modernità e in relazione a nuovi criteri di esercizio: la prima e l'ultima specialmente possono rivaleggiare, senza tema di essere sorpassate, con le Stazioni più importanti della media Europa. La Stazione Smistamento è in grado di scomporre e riordinare dai 4 ai 5 mila carri nelle 24 ore. E di stazioni nuove se ne contano parecchie altre: quelle di Cuneo (quantunque non ancora aperta), di Forlì, di Mergellina, ecc.; la stazione di Bolzano venne completamente rifatta come fabbricato, quella di Bologna notevolmente ampliata, e presto si porrà mano ai lavori della nuova stazione di Firenze S. Maria Novella, e già si pensa al rinnovamento di quella di Venezia S. Lucia. Numerosissime quelle che i tecnici chiamano opere d'arte. Fra queste basterà ricordare il raddoppiamento del ponte ferroviario sul Po a Piacenza, lungo ben 578 m. Pensare che s'è fatta tutta la guerra con la strozzatura dell'unico binario in un punto di così vitale importanza! Poi, nuove linee: terminata la Cuneo - Ventimiglia; aperte al traffico la direttissima Roma-Napoli; la Aosta-Pré St. Didier; la S. Severo-Peschici; la Rimini-S. Marino; la Lucca-Pontedera; la Arezzo-Sinalunga; la Civitavecchia-Orte; la Spoleto-Norcia; la Sacile-Pinzano; la Rovato-Soncino; la Ostiglia-Treviso, quasi finita, è in buona parte aperta al traffico, mentre venne rifatta ed elettrificata la Ora-Predazzo. In Sicilia son stati aperti all'esercizio 100 km. nuovi di tronchi ferroviari. La più grande opera, la direttissima Bologna-Firenze sarà pur essa fra non molto un fatto compiuto. L'elettrificazione ha fatto passi da gigante: la rete ferroviaria di Stato ha elettrificato alla fine del '31 ben km. 2111 di linee.

***

Le carte devono dare evidentemente una immagine sufficientemente precisa del terreno; ma debbono penetrare altresì dentro i segreti nascosti nelle acque.

Eccoci così trasportati nel campo dove più profondamente « il volto della Patria » rappresentato dalle carte geografiche è mutato e sta mutando.

I due miliardi di opere autorizzate dalla legge Mussolini sulla Bonifica integrale, andata in applicazione soltanto il 1° luglio 1929, messi assieme a quanto è stato fatto negli anni precedenti, stanno maturando i loro effetti, e il riflesso sulle carte ha del miracoloso; si annullano con frequenza quelle larghe zone bluastre che stanno a significare nei loro incerti confini le acque sregolate, le valli salmastre, le paludi, e si sostituiscono con la rappresentazione del terreno normale solcato da canali e da strade, seminato di abitati,

GRANDE ESEMPIO DI TRASFORMAZIONE DEL « VOLTO DELLA PATRIA », RAPPRESENTATO DALLA CARTA GEOGRAFICA: VASTE ZONE PRIMA AD ACQUITRINI, ORA TRASFORMATE IN FERTILI CAMPAGNE.

Bassa Friulana (70.000 Ha.); le opere della bonifica di Burana (70.000 Ha.); la bonifica di Parmigiana-Moglia; la bonifica a sud di Mantova (10.000 Ha.); quella Cremonese-Mantovana (50.000 ettari); la sistemazione idraulico-agraria di Brisighella.

L'Istria è tutta compresa in un vasto comprensorio di trasformazione fondiaria: un consorzio di Comuni vi ha iniziato l'esecuzione di un grandioso acquedotto (1); sono pure in corso le bonifiche idrauliche dell'Arsa e del Quieto (c. 7000 Ha.).

Nelle valli del Serchio e dell'Arno sono quasi com-

(1) Chi voglia approfondire maggiormente l'argomento, legga sulla *Nuova Antologia* del 16 gennaio 1932-X il magistrale articolo di S. E. Serpieri: « Le condizioni presenti dell'economia agricola italiana. Bonifica integrale e colonizzazione », da cui son tolti i dati qui riportati.

Guardata così, anche la trasformazione delle carte diventa motivo di poesia: come nei grandi poemi, ciascuno trova in esse motivo inesauribile di studio, giacchè il suo soggetto è alto, grande: è l'Italia nostra.

La regione dove il lavoro dell'uomo, rispetto alla canalizzazione delle acque, si presenta sotto un aspetto veramente grandioso e che segna il risorgimento economico di luoghi che parevan destinati alla sterilità, è il delta del Po. Qui le opere, che duravano da secoli e che interessano un milione di ettari di territorio, sono state intensificate donando alla coltura altri vasti terreni e creando tutta una nuova vita rurale.

Fra le maggiori opere in corso o appena iniziate nella regione veneto-emiliana, sono da ricordare le opere del grande comprensorio di trasformazione fondiaria della

IL GRANDE SVILUPPO DELLE STRADE DI ALLACCIAMENTO ALLE ARTERIE MAGGIORI NEGLI IMMEDIATI DINTORNI DI ROMA.

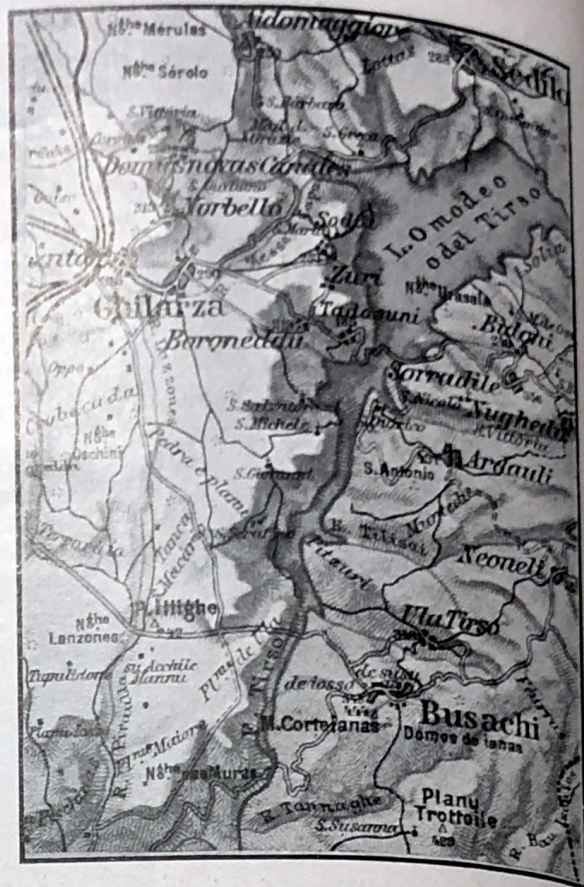
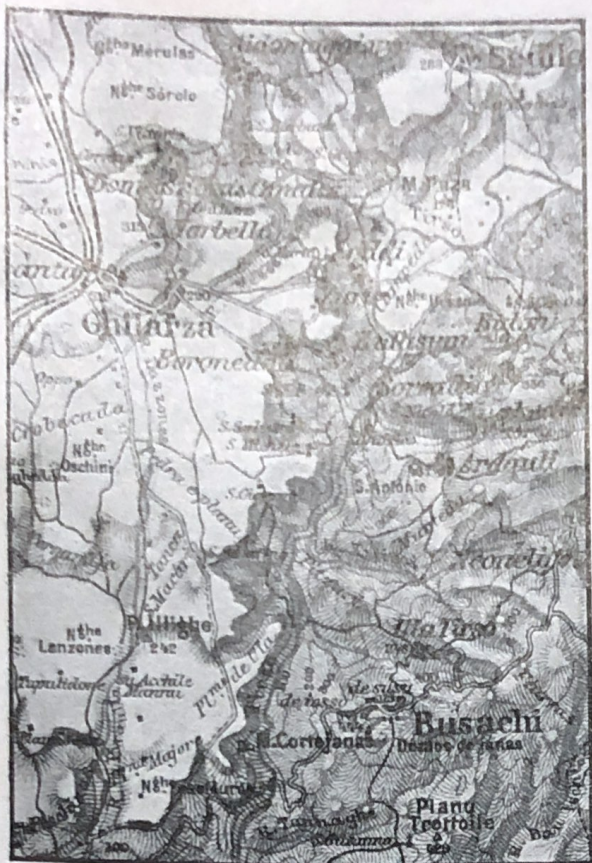
TRASFORMAZIONI GRANDIOSE: UNA GROSSA PARTE DELLO STAGNO DI CAGLIARI MUTATO IN SALINE.

piute, in destra del Serchio, le bonifiche idrauliche delle paludi di Baccatoio e Giardo e di Viareggio (3000 Ha.), è in corso quella di Massaciuccoli (5000 Ha.), è compiuta — in destra dell'Arno — la bonifica idraulica della pianura settentrionale pisana (10.500 Ha.), si stanno completando quelle di Biéntina (8000 Ha.) e di Fucecchio (2000 Ha.), è stata iniziata quella di Sesto Fiorentino (2000 Ha.), mentre nella pianura meridionale pisana si sono meccanicamente prosciugati i bacini di Tombolo (4500 Ha.) e di Coltano (3000 Ha.).

Grandi opere si stanno compiendo nella Maremma toscana, che si estende per circa 120.000 ettari; ivi si è molto progredito, ma vi rimane ancora tanto da fare: territorio — scrive il Serpieri — che già fu di triste fama per la malaria grave, per lo spopolamento, per l'abbandono della terra alle più primitive forme di sfruttamento. Si pensi che in alcuni comuni la popolazione è ancora inferiore ai 50 abitanti per kmq.!

Le bonifiche colossali della regione laziale sono le più note: tutti ne han visto qualcosa — sia pure fugacemente — dalla ferrovia o in qualche escursione da Roma: son quelle di Ostia, di Isola Sacra, di Porto e Maccarese (oltre 20.000 Ha.): la coltura del grano, il prato irriguo, l'allevamento del bestiame, i vigneti han sostituito la palude. Ma è in corso anche la redenzione dell'Agro di Piscinara e Pontino (75.000 Ha.); nel primo (50 mila Ha.) sono eseguiti 180 km. di strade sui 250 previsti; è ultimato il maggior tratto del collettore delle acque alte, son sorti 6 villaggi con pubblici edifici e case coloniche; nel secondo, le opere sono bene avviate: esse, come parecchie altre di quelle accennate in questa rassegna, sono affidate alla benemerita Opera dei Combattenti.

Nella Campania, dal comprensorio di Fondi e Monte S. Biagio, giù per le Valli del Garigliano, del Medio e Basso Volturno fino alla pianura in destra e sinistra del Sele, undici consorzi e altre imprese stanno bonificando un territorio che supera complessivamente i 100.000 ettari.

La Sardegna è per una parte rilevante compresa in perimetri di bonifica idraulica o di trasformazione fondiaria: in provincia di Cagliari si trovano in avanzata esecuzione la bonifica di Decimoputzu (22.000 Ha.) e quella di Sanluri (23.000 Ha.); avanzatissima e imponente la bonifica che si compie nel Campidano di Oristano, dove è sorto il grande lago artificiale del Tirso, che, oltre a fornire la energia elettrica all'Isola, consente una larga dotazione d'acqua irrigua. Precisamente sulla sinistra del Tirso, trovansi le bonifiche di Terralba, di S. Giusta e Palmas (28.000 Ha.), fra le più progredite d'Italia; mentre è nella fase di studio, sempre sulla sinistra

UN ALTRO CARATTERISTICO ESEMPIO DI TRASFORMAZIONE DELLE CARTE: L'AGGIUNTA DI UN GRANDE LAGO, CREATO DA POCHI ANNI PER FORNIRE LA SARDEGNA DI ENERGIA ELETTRICA E DI ACQUA IRRIGUA.

del Tirso, quella di Guspini-Pabillonis (25.000 Ha.). Ancora in provincia di Cagliari si trovano le bonifiche di Sarrabus, Quirra e Basso Flumendosa (10.000 Ha.), mentre in provincia di Sassari la maggiore iniziativa è quella di Chilivani (35.000 Ha.), seguita da quelle più modeste della bassa Valle del Coghinas e di Porto Conte (2400 Ha.), e dalla Bonifica di S. Lucia di Bonorva (2000 Ha.).

Nella Sicilia sono in corso la bonifica della piana di Catania (35.000 Ha.), le bonifiche del Pantano di Lentini (3500 Ha.) e del lago omonimo (10.000 Ha.), la bonifica di Nivolelli (in prov. di Trapani), di 12.000 Ha.

Molto si è operato, nella Calabria, nei comprensori di S. Eufemia (23.000 Ha.), di Sibari (172.000 Ha.), di Val di Neto (2700 Ha.), di Coriglianeto - Trionto (7000 Ha.), mentre sono iniziati i lavori nei comprensori di Alli-Punta delle Castella (50.000 Ha.) e di Rosarno (7000 Ha.). Nelle Puglie, in provincia di Lecce, si sono iniziate le Bonifiche di Arneo (30.000 Ha.) e di Ugento (10.000 Ha.), in provincia di Bari sono in corso opere notevolissime in una striscia di 25.000 ettari dall'Ofanto allo Jonio, fra la Basilicata e la Puglia, mentre in provincia di Foggia è stato costituito in comprensorio di trasformazione fondiaria il Tavoliere, per oltre 400 mila ettari!

Troppo lontano ci avrebbe portato il semplice accenno al prosciugamento di stagni grandi e piccoli e di zone paludose: quanto abbiamo elencato più sopra sarà sufficiente a dimostrare come con la bonifica sia in atto una vera e propria estensione della base territoriale della Nazione.

***

Ma lasciamo l'argomento, per quanto appassionante, delle bonifiche, e affrettiamoci a ricercare altri segni del rinnovamento del Paese attraverso le carte geografiche. Chi apra una Guida turistica di otto o dieci anni fa e confronti le piante di città di allora con le attuali, resta addirittura disorientato: quanti mutamenti! Tutti i nuclei abitati si sono dilatati notevolmente alla periferia; ma questo fenomeno, se è sensibile ovunque, assume aspetti grandiosi nelle città maggiori per l'aggregazione dei comuni viciniori e per la massa imponente di costruzioni compiute. Poi vi sono i piani regolatori in corso di attuazione: vero mutamento « ab imis fundamentis » delle piante delle città.

L'aver segnato il passo per tanto tempo ha reso urgente la soluzione di infiniti pro-

UN ESEMPIO SIGNIFICATIVO DELLO SVILUPPO DI UNA GRANDE CITTÀ. — MA VEDASI QUANTO È CONSIDEREVOLE ANCHE L'ACCRESCIMENTO DEL NUCLEO URBANO DI MONZA E DI SESTO!

blemi di decoro, di igiene, di circolazione, problemi ormai improrogabili. Da Milano a Brescia, a Verona, a Padova, a Torino, a Genova, a Venezia, a Roma, a Napoli, a Bari, a Messina, a Palermo è davvero tutto un cantiere.

A Milano, per esempio, a tacere d'altre opere grandiose, per contribuire sempre all'assunto che le carte sono profondamente mutate, è sparita addirittura con la copertura dei Navigli, quella cintura d'acqua che le era tanto caratteristica ma tanto incomoda, e che balzava immediatamente agli occhi, anche all'osservatore più superficiale della pianta della metropoli.

Abbiamo accennato a Bari: varrebbe la pena che veramente tutti gli italiani vi facessero una sosta, sia pur breve (e le occasioni per andarvi con poca spesa sono assai frequenti, specialmente in settembre durante la Fiera del Levante) per rendersi conto del miracolo. Accanto al caratteristico vecchio nucleo, ricolmo di bellezze d'arte, la città nuova, magnificamente impostata e attuata, con le sue grandi arterie, con numerose e vaste piazze a giardini, con l'armonia delle sue costruzioni, con la sistemazione di tutta la zona a mare e del Porto, dà veramente la sensazione di un mondo nuovo, sorto per incantesimo. I lavori compiuti rappresentano un assieme armonico e imponente: il porto, enormemente ampliato e trasformato, due grandi collettori di torrenti alluvionali per proteggere la città nell'entroterra, il bellissimo lungomare Nazario Sauro, la Fiera del Levante, già ricordata, la spiaggia di S. Francesco all'Arena, bellissima e ottimamente sistemata, congiunta con magnifiche strade e con tranvia elettrica alla città, il Lungomare in giro alla città vecchia per l'accesso al nuovo grande porto, poi una folla di palazzi grandiosi e nuovissimi: la Banca d'Italia, la sede dell'Acquedotto Pugliese, le Poste e Telegrafi, l'Università e numerosi altri edifici scolastici, il Palazzo Provinciale in costruzione, mercati rionali: quale progresso e quante altre belle realizzazioni vedremo nei prossimi anni!

La Napoli d'oggi è pure motivo del più lieto stupore: anche per essa opere portuali colossali, nuove arterie stradali, fra cui alcune di interesse turistico eccezionale, quali la nuova litoranea, quelle per il Capo di Posillipo e di Posillipo Alta, le funicolari del Vomero e di Posillipo, interi rioni nuovi, opere monumentali quali l'isolamento e il restauro di Castelnuovo, il consolidamento della Tomba di Virgilio, il restauro delle chiese angioine di S. Lorenzo, S. Chiara, S. Pietro a Maiella, S. Maria Incoronata, S. Maria Succurre Miseris; e ancora edifici scolastici e per l'assistenza pubblica, acquedotti, opere di fognatura e igieniche, campi sportivi....

natore, il recentissimo edificio della Pinacoteca vaticana, opere queste ultime che, se non furono erette dal Regime, sono state però una conseguenza diretta della Conciliazione.

Le città di mare, che avevano porti angusti e insufficienti si trasformano pur esse continuamente e cercano maggior respiro, talvolta allargando l'immediato retroterra, più spesso gettando moli nuovi e capaci. A Genova è sorta la stazione marittima del Ponte dei Mille, una delle più moderne del mondo, e nuovissima è pur quella di Trieste; per saldarsi meglio a Sampierdarena, la Superba ha dovuto abbattere addirittura un colle roccioso. La zona d'acquitrini salmastri che il viaggiatore incontrava da Mestre a Venezia, s'è mutata in un grande porto industriale, ricco di stabilimenti, solcato da strade e da canali, attraversato da una fitta rete di binari. A Palermo, si sono iniziate opere portuali per 195 milioni, a Catania per 93; la sistemazione generale del porto di Cagliari importa una spesa di 40 milioni.

Ma come si può soltanto elencare un complesso così imponente di lavori? E a Capri, come a Sorrento, ancora opere portuali, per l'alimentazione idrica, strade, opere monumentali; a Ercolano, a Cuma, a Pompei nuovi scavi archeologici.

E che dire di Roma? Per quanto il grande piano regolatore sia da poco approvato, pure il visitatore trova già fin da ora motivo di continue sorprese e di ammirazione: e il cartografo paziente isola il Campidoglio, segna i nuovi scavi che hanno portato alla rivelazione dei quattro templi dell' età repubblicana, alla scoperta dei Mercati traianei e dei Fori imperiali, segna la nuova maestosa arteria che porta dal Campidoglio al Teatro di Marcello, ormai interamente scoperto e isolato, fissa con nuove linee le infinite trasformazioni dell'Urbe e da appena tre anni ha tracciato i confini del nuovo Stato, la Città del Vaticano, confini che testimoniano uno dei maggiori avvenimenti della vita politica della nuova Italia. Ma il cartografo varca quei confini e dentro di essi segna la nuova Stazione, il palazzo del Gover-

LE GRANDI OPERE PORTUALI DI GENOVA RISULTANO IMPONENTI, DAL SOLO CONFRONTO DELLE DUE PIANTE...

In questi nostri massimi porti, talune opere sono determinate dalle esigenze particolari delle grandissime navi che la Marina mercantile italiana lancia sui mari con indomita fede.

Taluni centri turistici prima non esistevano, o non avevano che un nome glorioso: Mussolini ha ridato con Ostia ai romani la loro Marina grandiosa, ha creato a Montecatini ed a Salsomaggiore delle Terme che non trovan confronto nemmeno negli impianti stranieri più progrediti.

⁂

I cambiamenti amministrativi, invocati invano nel passato, e arditamente introdotti dal Regime, hanno avuto un fortissimo riflesso nella cartografia, come la soppressione dei circondari, le più razionali divisioni di alcune provincie (quale l'ingrandimento della pro-

COME IL REGIME TRASFORMA LA TOPOGRAFIA DI UNA CITTÀ: INTERI NUOVI QUARTIERI CREATI A ROMA.

ANCORA A GENOVA: TORRENTI CHE NON RAPPRESENTANO PIÙ UN INTOPPO ALLO SVILUPPO, E GRANDI MONUMENTI CHE SORGONO.

vincia di Livorno a spese di quella di Pisa; il passaggio dell'ex-circondario di Rocca San Casciano, la così detta Roma toscana, dalla provincia di Firenze a quella di Forlì; la creazione di nuove provincie e la soppressione di molti Comuni: questi ultimi erano 9173 secondo il censimento del '21 ed ora sono 7310; le Provincie, invece, da 73 sono passate a 92. Tutto ciò ha portato nelle carte spostamenti di confini e modificazioni di caratteri in rapporto con le cambiate funzioni amministrative.

Parecchi Comuni hanno mutato nome. Girgenti è diventato Agrigento, Cotrone Crotone, Enna era Castrogiovanni, Fidenza era Borgo S. Donnino, Vibo Valentia è la medioevale Monteleone di Calabria. Si ritorna alle origini romane per testimoniare la nobiltà della stirpe.

I grandi lavori, agrari e di bonifica, determinano l'aggiunta di nomi nuovi: Littoria nella Bonifica di Piscinara, Libertinia, Regalmici, Mussolinia in Sicilia; il Villaggio Mussolini in Sardegna.

Chi oserebbe affermare che la nostra cartografia è in stasi?

***

Molto vi sarebbe da dire sulle realizzazioni che il Fascismo ha compiuto nei Possedimenti e nelle Colonie. Anche per esse le opere stradali, quelle marittime, gli acquedotti, le bonifiche, gli uffici pubblici, le scuole, gli ospedali, hanno assunto aspetti grandiosi.

Troppo lontano ci porterebbe un'analisi di quanto è stato fatto. Del resto, molto se ne è parlato anche su questa Rivista, e molto hanno visto quelle folte correnti di italiani che da qualche anno visitano le Colonie ritraendone graditissime soddisfazioni.

Rodi e le isole minori dell'Egeo sono di-

ventate un gioiello turistico ammirato e invidiato; la Tripolitania si impone pur essa per la sua grande, suggestiva bellezza e per le opere compiute.

L'aspetto della carta attuale della Libia è già trasformato da quello che si presentava solo due o tre anni fa: perfino il vasto deserto, prima così povero di indicazioni, apparisce ora intersecato da una rete di vie di comunicazione, piste camionabili, ecc. con nuove località e perfino con nuove montagne.

In Eritrea la ferrovia ha già oltrepassato di un bel tratto Agordat e si spinge risolutamente verso la grande bonifica di Tessenei ed al confine etiopico.

La Somalia è oggi intersecata da una rete camionabile, in continuo aumento, di oltre 10.000 chilometri; e da Mogadiscio, ora, si arriva, in auto (1500 km.) a Bender Cassim, sul Golfo di Aden, di fronte ad Aden,

Ben si può dire che il nostro Governo ha dovuto provvedere a tutto; fino all'ospitalità materiale, cogli alberghi di Tripoli, di Homs, del Garian, di Gadames; fino alla vita spirituale, con le cattedrali di Tripoli e di Bengasi.

* * *

La celebrazione del decennale della Marcia su Roma si presenta dunque con aspetti che si impongono all'attenzione di tutto il mondo; e quello che si è omesso, o su cui per brevità si è sorvolato in questa rapida rassegna, ha proporzioni almeno altrettanto notevoli.

Evidentemente questa metamorfosi profonda, avvenuta in così breve tempo, dalle Alpi alla Sicilia, e alle Colonie, ha dato una spinta enorme al nostro progresso turistico.

Sarebbe assurdo pensare che ferrovie, strade, ponti, porti, bonifiche, acquedotti siano stati fatti per il turismo. Ragioni economiche e sociali ben più vaste e complesse hanno spinto al grandioso programma; ma è però vero che il turismo si avvantaggia subito di ogni miglioramento e di ogni perfezionamento. Oggi possiamo perciò

A BRESCIA, COME GIÀ A BERGAMO, UN INTIERO DECREPITO SETTORE DELLA CITTÀ È STATO ATTERRATO PER FAR LUOGO AD UN QUARTIERE MONUMENTALE MODERNISSIMO.

BARI È FRA LE CITTÀ D'ITALIA CHE PIÙ PROFONDAMENTE SI SONO TRASFORMATE: ACCANTO AL CARATTERISTICO VECCHIO NUCLEO, RICOLMO DI BELLEZZE D'ARTE, SI SVILUPPA LA CITTÀ NUOVA, MAGNIFICAMENTE IMPOSTATA E ATTUATA.

affermare che, anche in fatto di turismo, nulla abbiamo da invidiare ai Paesi più progrediti e di noi tanto più ricchi. Gli italiani questo sanno perfettamente e ogni giorno ne fanno la constatazione: ma pur troppo il turismo si è affievolito, per gli stranieri, che in questo burrascoso periodo, in causa del disagio economico o per divieti di esportazione della valuta, ci visitano molto meno.

I non molti che vengono da noi, anche se erano dei tiepidi o degli indifferenti, o addirittura degli ostili, rettificano i loro giudizi e spesso ripartono trasformati ed entusiasti.

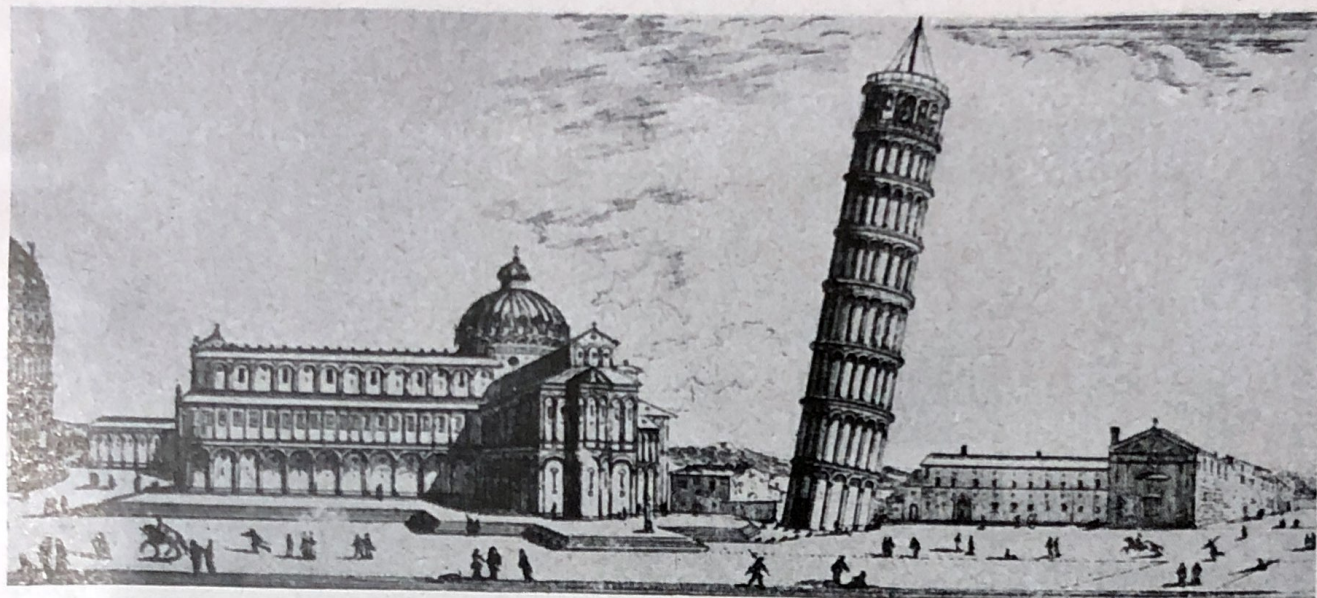
Bisognerebbe fare ogni sforzo per aumentare queste correnti straniere. Il còmpito non è facile; forse però, in una certa misura, non è del tutto insolubile. Avviene del turismo quel che avviene per le merci; così come le giacenze si esauriscono nei magazzini e bisogna, un momento o l'altro, provvedere alla nuova produzione, si vanno affievolendo i ricordi del viaggio nel nostro Paese, mentre il suo fascino diventa sempre più imperioso: d'altra parte nuove generazioni si affacciano alla vita e un viaggio in Italia rappresenta un alimento spirituale insostituibile.

Forse una soluzione si potrebbe trovare nell' offrire il viaggio a condizioni particolarmente vantaggiose: la Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, che ha aiutato sempre tutte le iniziative e che coi treni popolari ha avuto così meritato successo; le Compagnie di Navigazione, anche esse tanto benemerite e avviate con le crociere popolari alla politica dei bassi prezzi; gli albergatori, che ai prezzi modici son da tempo fin troppo allenati, dovrebbero offrire le condizioni loro più convenienti. Quando questo punto fosse davvero risolto positivamente, alla propaganda negli ambienti adatti penserebbero certamente agenzie di viaggio, italiane e straniere. Ricordiamo che la recente Mostra coloniale francese riuscì, nonostante le difficoltà dei tempi, ad attirare correnti enormi di visitatori da ogni parte del mondo. Noi non avremo bisogno di organizzare mostre o esposizioni di circostanza: l'Italia è un grande scrigno di bellezze, aperto costantemente agli sguardi di tutti.

Forse si potrebbe pensare anche a viaggi in comitive, forse a offrire viaggi ai cultori di singole discipline: agricoltori, industriali, commercianti, studiosi d'arte, ecc. Ma non vogliamo dare suggerimenti a chi non ne ha bisogno, e se qualcosa si potrà fare, di certo vi penserà il Commissariato del Turismo.

Certo sarebbe gradito a tutti vedere correnti di stranieri percorrere l'Italia per riconoscerne le bellezze antiche e nuove: essi ci apprezzerebbero molto di più. E qualcuno tra essi, salendo sul Campidoglio, riuscirebbe forse ad afferrare il valore dei versi immortali colà ripetuti nel marmo:

Salve, dea Roma! Chi disconósceti
cerchiato ha il senno di fredda tenebra,
e a lui nel reo cuore germoglia
torpida la selva di barbarie.

ATTILIO GERELLI.

PISA - IL DUOMO E LA TORRE PENDENTE. (DA UNA INCIS. DI ISRAEL SILVESTRE, 1642).

LA TOSCANA NEGLI SCRITTORI

Si riprende la strada. La sosta fu lunga, ma a giudicare dalla mole e dal contenuto di questo nuovo volume della ricca collezione che Luigi Parpagliolo va donando all'Italia, fu anche proficua (1). Sono come appelli che egli rivolge agli scrittori del passato e del presente, d'Italia e d'ogni altro paese, perchè, attraverso le loro pagine più significative concorrano a un plebiscito di ammirazione di affetto verso le sorelle e pur tanto diverse nostre regioni. E gli rispondono i più venerandi autori della letteratura romana, e gli umanisti del Rinascimento, e giù giù, in una serrata catena, i più celebrati nostri poeti e storici e romanzieri: e ai loro nomi si frammischiano quelli più famosi di ogni scuola e di ogni nazione: classici e romantici, mistici e umoristi, tradizionalisti e novatori: Cochin e Anatole France, Heine e Joergensen, Shelley e De Unamuno, Bourget e Castelar. Ritroviamo, come in un albo, tutte le nostre conoscenze nel mondo dello spirito, e in esse si riflettono gli aspetti della natura e le indoli e i costumi che fanno del popolo italiano un vivace mosaico tenuto insieme dal cemento saldissimo della coscienza unitaria: ma sopra tutto un consenso di lodi, una salva di entusiasmi, e parole d'affetto e confessioni di nostalgie che somigliano o sono dichiarazioni d'amore.

Questa rassegna, che il Parpagliolo compì con geniale diligenza per il Lazio, per la Lombardia, per la Campania, ora ci si presenta con nuova e facilmente presumibile ricchezza per la Toscana, la regione che forse più d'ogni altra d'Italia avvince a sè tenacemente — colle sue bellezze, coll'arguzia e la gentilezza degli uomini, coll'incanto di un'arte dove la grazia più che la maestà è suggello universale — coloro che vengono a chiedere alle sue città e ai suoi colli la gioia degli occhi e il riposo delle anime. Ve lo cercarono i più agitati spiriti: il Leopardi, il Foscolo, l'Alfieri; ve lo trovano anche oggi quanti soffrono le nebbie e i rigori del nord e lo « spleen »: ma anche gli affaticati da civiltà troppo dinamiche e da cosmopolitismi in cui predomina l'artificio.

In capo alla rassegna dei rapsodi della To-

(1) La raccolta « *Italia* negli scrittori italiani e stranieri » curata da Luigi Parpagliolo, Vice-Direttore Generale delle Belle Arti, consta di 20 volumi in ottavo, di circa 400 pagine ciascuno, con 60 tavole in rotocalco. Ne sono usciti i primi 4 (Lazio, Lombardia, Campania, Toscana). I soci del Touring, richiedendoli direttamente all'editore, dott. Luciano Morpurgo (Roma, via Dora 1) potranno averli al prezzo di **L. 40** ciascuno anzi che a L. 55; o di **L. 50** anzi che di L. 70, se rilegati. Abbonandosi a tutta la collezione pagheranno rispettivamente **L. 720 e L. 920**. È ammesso anche il pagamento a rate mensili di L. 22,50 o L. 30,60.

PORTO DI LIVORNO. (DA UNA INCISIONE ANONIMA DEL 1840).

scana il Parpagliolo ha messo uno svizzero francese: Enrico Aubert, l'autorevole presidente del « Gruppo di studi italiani » di Losanna. E ne riporta uno scritto recente, tolto dal volume « Villes et Gens d'Italie » pubblicato nel 1923: uno scritto dal titolo accaparrante « Perchè amiamo l'Italia? ». Il giudizio dell'Aubert ha tanto più valore appunto perchè egli non vive in uno di quei paesi a cui si accennava dianzi, quei paesi a cui il cielo concede raramente l'assoluta purezza dell'azzurro e che soffrono la desolante malinconia delle pianure sconfinate e uniformi. Eppure egli riconosce che nessun paese dona pienezza di appagamento ai diversi bisogni dello spirito quanto l'Italia. « È che l'Italia — egli dice — ha su ognuno un'attrattiva speciale, dispotica, fatta di curiosità e di tenerezza, attrattiva suscitata dai racconti dei suoi devoti, nutrita dalle letture e dal bisogno che noi abbiamo di stendere i nervi in un paese giovane e vivace, dove tutto è gioia, anche respirar l'aria, anche non far nulla e non pensare a nulla... Esso sveglia in noi un delirio di entusiasmo che è più facile subire che spiegarsi, che il tempo accresce e l'abitudine non attenua, che resiste a tutti gli assalti, a tutti gli errori... L'Italia non ha mai ingannato nessuno; il viaggiatore meno preparato e il meno intelligente gode il suo sole, i suoi monumenti, la sua gustosa originalità, il più informato vi trova dei profondi insegnamenti. Nessun paese vede accorrere tanti investigatori rispettosi, tanti pellegrini appassionati, presso i quali la simpatia prende talvolta il carattere della devozione ».

⁂

Il Dickens ha un pensiero che sembra negare ciò che costituisce una delle attrattive di questo volume e dei quattordici o sedici che lo seguiranno (c'è paese al mondo che possa alimentare una così poderosa letteratura turistica?). A proposito delle bellezze della Cattedrale e del Battistero di Pisa egli confessa che in questi, come in altri casi, trova difficoltà a separare il diletto che prova a rievocarle, dalla noia che prende il lettore a sentirsele ricordare. Se così fosse, addio letteratura turistica! Ma il lettore fa subito, e proprio con la complicità del Dickens, l'esperienza contraria. Gli è che le rievocazioni, passando attraverso i temperamenti così varii degli scrittori, perdono ogni carattere di elencazione e di monotonia. Anzi, uno dei più gradevoli elementi di curiosità è proprio dato da vedere come le stesse impressioni reagiscano

BAGNI DI LUCCA. (DA UNA INCISIONE DI A. VERICO).

diversamente sui diversi temperamenti. Intorno a Pisa, oltre che quelle del Dickens sono riportate pagine di Tobia Smollett, uno scrittore inglese morto a Livorno nel 1771, del Leopardi, di Emilio Castelar, di Ippolito Taine, dei De Goncourt. L'argomento è ristretto: Pisa sembra aver stipato per comodo dei suoi visitatori le sue magnificenze in una piccola area e non lascia margine per quelle sorprese che formano il godimento dei ricercatori più raffinati. Eppure che molteplicità di impressioni, che varietà di commenti! Il giudizio è concorde su un banale riconoscimento: che a Pisa la vita è a buon mercato. Credo anche adesso, ma nei secoli scorsi ancor più, a giudicare da qualche saggio che ne adducono: il povero Leopardi, tra l'altro, che tra le sue infinite tribolazioni soffriva tanto spesso quella del verde nelle tasche, vi si diffonde con una sorridente compiacenza, che non è nelle sue abitudini.

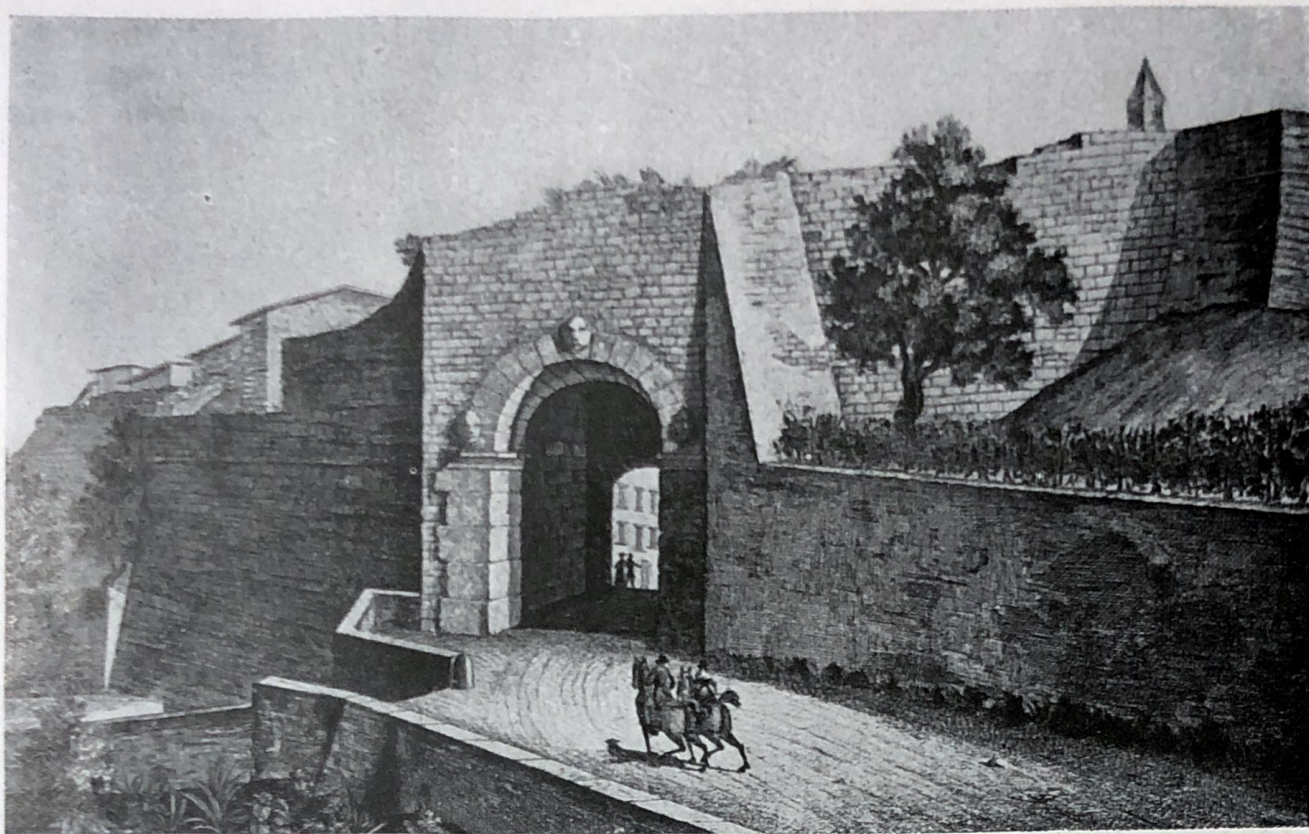
E quel che si dice di Pisa (non riguardo alla poca spesa ma alla varietà delle impressioni) si potrebbe ripetere per Firenze, soggetto certo più complesso, intorno a cui vediamo qui esercitarsi la penna di ben diciotto scrittori (e sono appena la pattuglia di un esercito) e Fiesole e il Valdarno e Lucca e Siena. Senza contare un altro commentatore, sempre presente e vigile: tu stesso, o lettore, se hai fisso il ricordo di quello che hai visto e hai sentito, ove non ti sia stata finora negata la grazia di godere di tanta bellezza. E se tu, vedendo come ne han goduto gli altri, sentirai di non poterne a lungo far senza.

I luoghi più celebrati si alternano con quelli men noti, e possono in molti casi fornire ancora utili indicazioni ai turisti. Ugo Ojetti ci fa conoscere il Monte Céceri, che i non toscani e grandissima parte dei toscani non hanno mai fatto meta di una loro escursione. Il Gaudy, poeta tedesco della prima metà dell'Ottocento, ha percorso la via da Firenze a Pisa, e questa gli ha suggerito delle riflessioni che sembrano fatte apposta per questi nostri tempi di viaggi-lampo e di crociere cronometrate. « I forestieri che vengono in oggi dal settentrione — dice egli — dopo di aver fatto, così per cominciare, una visita alla pianura lombarda, hanno per costume di salire su quel ponte sospeso e volante che mena da Marsiglia a Napoli (come dice il Mery parlando dal battello a vapore, il « Sully »; quindi fanno colazione a Livorno, danno una guardatina a Roma, passando per Civitavecchia, un'altra a Napoli, vanno in barchetta nella

(*Fot. Istit. Fotogr. Italiano - Roma*)
FIRENZE - LA CERTOSA DEL GALLUZZO.

Grotta azzurra, che è una delle meraviglie dell'Italia, e ritornano poi in patria sulle ali di quel gigante fra i piroscafi. Per tal modo il viaggiatore, nel corso di una settimana, e come per giuoco, impara a conoscere l'Italia e sì a fondo, come se avesse consultato nel « Dizionario della Conversazione » del Brockhaus gli articoli su Genova, Livorno e Napoli. Non conosco — prosegue con sottile ironia — altro mezzo di viaggiare che offra maggior comodità e sicurezza, che costi meno spesa e dia meno occasione di arrabbiarsi: e bisognerebbe viaggiare per quelle città, cercandole nei rispettivi volumi dell'Enciclopedia.... Ma chi non trova di suo gusto quella distesa liquida, che circonda tutt'intorno l'Italia, chi vuole anche sentire tutte le infuocate dichiarazioni che il Dio Febo manda alla terra, e ne vuole decifrare i passi più appassionati e più teneri, percorra la via che conduce da Pisa a Firenze ed è una vera *via lattea* nel cielo d'Esperia ».

Questa barocca definizione viene poi da lui ricomprata con una vivace, personale visione del Valdarno, che gli aveva destato tanto entusiasmo, come, e anche più, avrebbero potuto suscitargli altre non meno pittoresche fra le nostre vallate. Non tutto è descrizione, non tutto è inno; frequenti in queste pagine gli incidenti, gli episodi, le disavventure che ravvivano il quadro come le macchiette sui paesaggi. Quel viaggio così delizioso del Gaudy chiude un po' tempestosamente col suo arrivo a Firenze, a causa d'una curiosa disposizione della polizia. « Fu per una di quelle noie, inevitabili quando si arriva nelle città italiane, che sentii le prime nubi di sdegno salirmi alla faccia in tutte quelle giornate. La tempesta poi scoppiò forte quando il mio vetturino fu scomparso, dopo essersi abilmente sottratto a quelle sanguisughe che sono i gabellieri. Dopo un quarto d'ora di ritardo, che mi sembrò lunghissimo, sbucò fuori da una bottega vicina con un cartoccio di carta in cui era una candela accesa. « Eccomi » esclamò, e mi presentò quella specie di candeliere che doveva essere il mio parafulmine contro i pericoli che mi minacciavano; poi mi diè a tenere una candela di sego, dicendo categoricamente: « Tenga! ». Dovevo io dunque come Jessica « tener la mia fiaccola per mia propria vergogna »; e portare at-

(*Fot. Istit. Fotogr. Italiano - Roma*)
FIESOLE - INGRESSO ALLA VILLA DI S. GIROLAMO.

VOLTERRA - LA PORTA DELL'ARCO. (DA UNA INCISIONE DI S. CORSI, DEL 1830).

torno in mostra per le strade di Firenze, tutte illuminate dai chiari raggi di una luna di argento, le rughe della mia fronte e il mio viso fatto rosso dall'ira, facendo quasi una parodia di un quadro di Monthorst? « No, no, tenga! » mi rispose soltanto il vetturino, quando feci l'atto di gettare sul lastrico il candeliere che mi si offriva. « Non conosce i decreti del Buon Governo? ».

« Il Buon Governo! Al suono di quella parola, che produsse sempre un effetto drastico su di me, come il nome di Tarar sul re Axur, rimasi allibito; mi lasciai mettere in mano quel lampanino senza aggiungere verbo; e passo passo mi feci trascinare per i borghi della città, traversai il ponte a S. Trinita, per il magnifico Lungarno, tutto gremito di damerini che andavano a passeggio. Allora soltanto mi avvidi che non ero solo a reggere il lume contro voglia; e che tutti coloro che non avevano lanterne ai loro legni, eran costretti a tener colle mani un mozzicone acceso; e così io pure, nonostante la luna, tenni in pugno il mio povero lumicino, che rassomigliava ai sistemucci filosofici moderni, e, ridendo, raggiunsi la ben nota locanda della Fontana ».

Singolare l'impressione che di Firenze ebbe il De Unamuno, il letterato spagnuolo che vien ritenuto l'esponente intellettuale della recente rivoluzione in Ispagna. Egli aveva 25 anni, ed era fidanzato e innamoratissimo di quella che fu poi sua moglie e gli diede ben otto figli. I due entusiasmi, anzi che contrastare, si fusero in lui. « Vidi l'Italia — egli dice — con occhi d'innamorato e credo che siano gli occhi più adeguati per vederla bene ». Da Firenze partì più presto che non volesse per andar a cercare a Roma, ferma in posta, una lettera di lei. Ma dopo aver vista Roma e Napoli, sentì prepotente il desiderio di tornare nella città del fiore. « Dopo il lusso esuberante di sole, di marmi e di colori di Roma e di Napoli, trovai, nella città del bronzo, dell'avorio e dei sospiri danteschi, una calma di focolare eterno. E raccolto nel mio albergo scrivevo: « Sono pieno di Firenze, innamorato di essa, indovinando tempi e cose che appena conosco. Voglio studiare la sua storia. Oh! se ci fosse *lei!* ». Ma Firenze operò anche la sua conversione, ahimè, non duratura. « In questa città tornai a sentirmi veramente cristiano, in quei giorni in cui il più arido positivismo e il più duro fenomenalismo facevano strage sulla mia anima. Io ero tra le grinfe di Hume, di Spencer, di Littré, di

ABBADIA DI CAMALDOLI. (DA UNA INCISIONE DI L. GIARRÉ).

Vogt, di Büchner e perfino di Richet: e il Lippi, il Ghirlandaio, il Beato Angelico e Giotto mi liberarono un momento da essi ».

La tentazione di spigolare più abbondantemente fra i 72 scrittori (di cui 41 stranieri) che prestarono qualche passo delle loro opere a questo volume, sarebbe grande: ma esso stesso è una spigolatura, e val meglio pensare che i lettori, numerosi se molti son quelli che amano conoscere ciò che si disse e si dice del loro paese, si sentano spesso attratti a risalire dal brano scelto all'intero volume: e fra questi brani ci son dei capolavori. Ma ciò che difficilmente troveranno anche nelle opere integre, sarà il commento illustrativo che in questo come nei precedenti è ricco e sceltissimo, concorrendovi l'arte del bulino e quella del fotografo, così da offrire visioni del passato e del presente di mirabile evidenza. Anche qui, il difficile era nella scelta, ma la mano era esperta a scegliere, e scelse bene.

G. B.

(fot. R. Sovraint. all'Arte, Firenze)

UN SUGGESTIVO PANORAMA DI CERTALDO.

PINEROLO - LA FACCIATA PRINCIPALE DELLA CASERMA PRINCIPE AMEDEO, DOVE HA SEDE LA SCUOLA DI CAVALLERIA.

LA FUCINA DEI CAVALIERI ITALIANI

Il valore dei cavalieri italiani tutti lo conoscono: non v'è concorso ippico, non v'è gara, non v'è competizione nazionale od internazionale in cui la loro eleganza, la loro audacia, il loro stile non rifulgano e non si impongano. Non sono molti, invece, quelli che — s'intende al di fuori degli ambienti militari — conoscono ed apprezzano al suo giusto merito la fucina da cui escono questi nostri mirabili cavalieri: la Scuola d'Applicazione di Cavalleria di Pinerolo.

Istituzione rigidamente militare e, come tale, non facilmente accessibile, essa è finora rimasta più nota di nome che di fatto al grande pubblico. Per questo consideriamo oggi grande fortuna poterne parlare ampiamente, tanto più che, seguendo l'impulso rinnovatore e ricostruttore impresso dal Fascismo a tutta la vita della nazione, anche essa, per volere del Ministro della Guerra, si è ora ampliata ed abbellita con altre costruzioni e con lavori di rinnovamento agli edifici già esistenti.

La Scuola d'Applicazione di Cavalleria di Pinerolo ha celebrato alcuni anni or sono il suo primo centenario. Non è, quindi, una creazione recente, e infatti rimonta al tempo in cui, nel piccolo ma glorioso Reame dei Savoia, urgevano i germi del futuro grande regno e del futuro grande esercito.

Fu infatti il Re Carlo Felice, che, nel 1823, dal Reale Castello di Stupinigi, emanava il decreto per la fondazione di una Scuola, presso la quale i giovani allievi dei reggimenti di Cavalleria, gli ufficiali delle altre armi ed il personale della Corte ricevessero « ammaestramenti di equitazione » e fossero messi in grado « di riportare sodi principi nell'arte medesima ed unità nell'istrurre ».

Dopo una permanenza di 25 anni nel Castello di Venaria Reale presso Torino, la Scuola, nel 1849, fu trasferita a Pinerolo. La scelta cadde su questa ridente città piemontese, po-

CAVALLERIZZE SCOPERTE NEL CORTILE DELLA CASERMA PRINCIPE AMEDEO.

sta allo sbocco delle valli del Chisone e del Lemina e non lontana da Torino, per varie ragioni di indole pratica, come la preesistenza di una caserma fornita di scuderie e di maneggio, la natura del terreno circostante, piano e ricco di acque e di pascoli; la mitezza del clima, che non risente troppo dei rigori alpini, essendo Pinerolo appoggiata ad un colle che la difende dai gelidi venti montani.

Fondata, in quei primi albori del nostro Risorgimento, con un organico modestissimo proporzionato alle esigenze del tempo, la Scuola, durante il suo secolo di vita, è andata sempre più sviluppandosi, fino a raggiungere le grandiose proporzioni attuali. Ed è interessante seguirne il graduale sviluppo, anche per avere una idea della sua odierna attività.

Col trasferimento a Pinerolo, dopo una breve parentesi di sospensione, la vecchia Scuola di Equitazione della Venaria assunse il nome, più adatto al suo nuovo indirizzo, di Scuola Militare di Cavalleria. Allievi ne divennero i sottotenenti di nuova nomina ed i luogotenenti anziani e prossimi alla promozione. Qualche anno dopo vennero aggiunti uno Squadrone Guide ed un corso speciale per i sottufficiali dei vari Corpi. Ma il primo risveglio di attività l'istituzione — che aveva nel frattempo assunto il nome di Scuola Normale di Cavalleria — lo ebbe nel 1865, quando a suo comandante fu nominato il Colonnello Lanzavecchia di Buri, il quale — mentre fino allora l'insegnamento dell'equitazione si era mantenuto nel chiuso àmbito delle cavallerizze — intuì per primo la non minore utilità ed efficacia dell'addestramento sul terreno vario dell'aperta campagna.

Poco dopo il 1870, la Scuola aveva raggiunto un ragguardevole sviluppo organico e disponeva di 600 uomini e di 500 cavalli. Ancora più importante, però, il fatto che — in seguito agli ammaestramenti delle ultime guerre, durante le quali si era vista la necessità di impiegare in delicati servizi di avanscoperta, e quasi con incarichi di stato maggiore, gli ufficiali di Cavalleria — s'incominciò a considerare anche l'importanza del loro addestramento intellettuale, ed all'insegnamento pratico della equitazione si aggiunse quello di varie materie di cultura militare.

A tal proposito, solo qualche decennio più

LA SALA DI LETTURA DEL CIRCOLO UFFICIALI. NELLE VETRINE E SULLA TAVOLA FIGURANO ALCUNI DEI NUMEROSI TROFEI VINTI IN GARA DAGLI UFFICIALI DELLA SCUOLA.

tardi, sorse una grave questione. Nel 1891, all'ippodromo di Tor di Quinto, a Roma, durante lo svolgimento di alcune gare militari, i cavalieri ed i cavalli italiani non parvero ben preparati alla equitazione di campagna, la più importante, come si intende, ai fini dell'addestramento bellico. Allora, per ovviare il pericolo di un trasferimento della Scuola a Caserta o a Roma, dove il terreno si mostrava assai più adatto, si preferì lasciarla a Pinerolo, ove essa aveva ormai rassodate le sue propaggini con l'estendersi dei locali, delle scuderie e dei maneggi, e di istituire un corso complementare a Tor di Quinto. Il rimedio si mostrò molto efficace, specialmente quando il nuovo comandante, il colonnello e poi generale Luigi Berta, seppe mettere in stretta correlazione i corsi complementari con quelli della Scuola-madre. Al generale Berta vanno attribuiti, con questo, anche altri meriti, come quello di avere introdotto nella Scuola i puro-sangue ed i cavalli irlandesi, di aver dato vero impulso all'equitazione di campagna — riuscendo a far dotare la Scuola dello splendido galoppatoio di Baudenasca, che ora porta il suo nome — di essersi circondato di istruttori valenti, primo fra tutti il celebre capitano Caprilli al quale risale la intuizione e l'attuazione iniziale di quel metodo geniale, oggi famoso dovunque, che ha portato i cavalieri italiani al vertice di ogni competizione mondiale.

Il metodo Caprilli — lo sanno anche i profani dell'ippica — consiste nell'aver messo in armonia le movenze del cavaliere con quelle del cavallo.

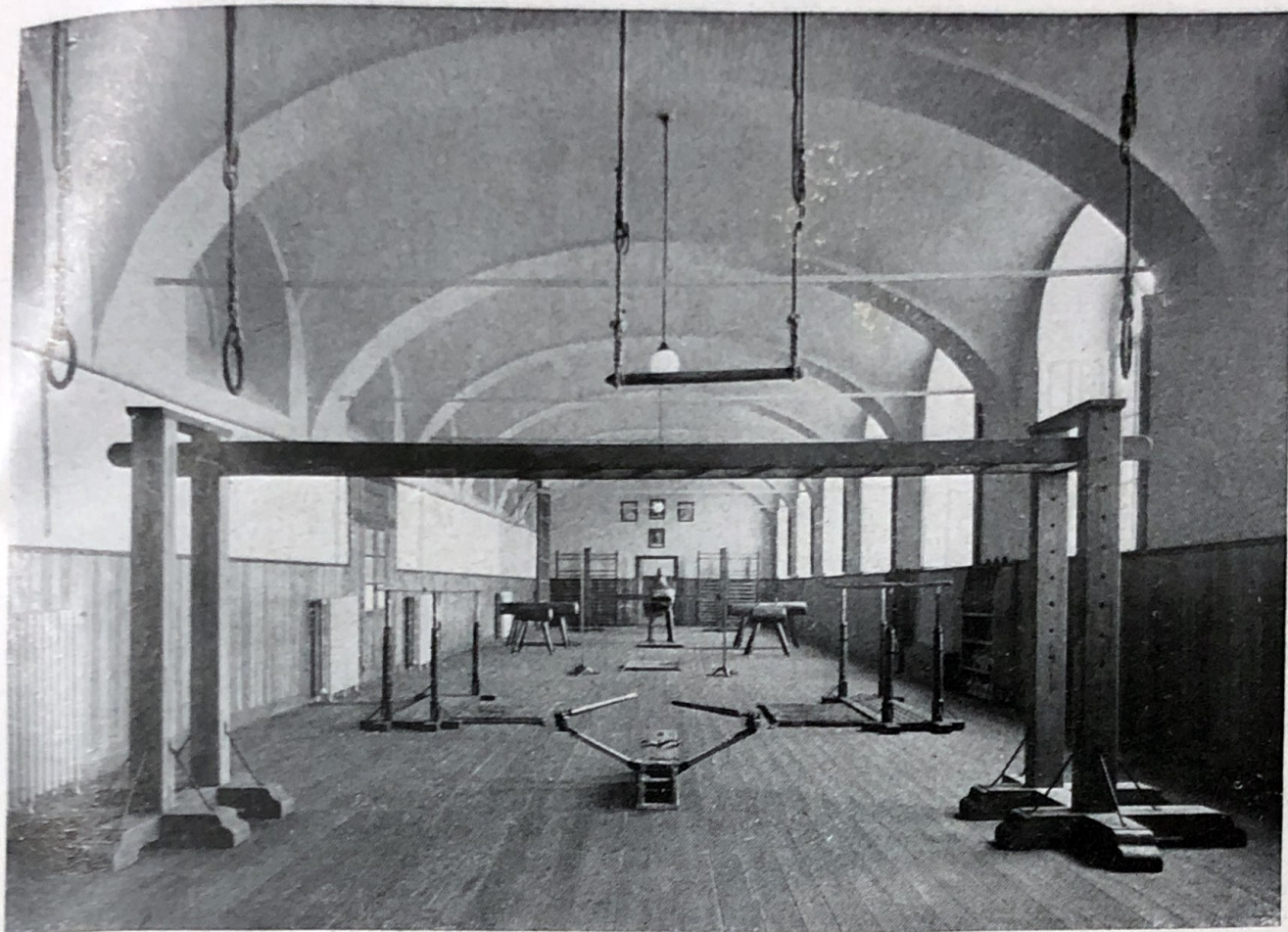
Se, infatti, noi esaminiamo qualche fotografia di cavalieri al salto di un ostacolo, eseguita ancora sullo scorcio dell'altro secolo, ci balza subito all'occhio l'evidente disarmonia, quasi la incompatibilità, tra il cavaliere e la sua cavalcatura: il cavaliere pensa unicamente a sè, occupato soltanto del proprio sforzo, e provoca delle reazioni violente da parte del cavallo che, oppresso dal peso troppo spostato sulle reni, tormentato dal morso che gl'insanguina la bocca e dalle redini che gli impediscono di protendere il collo, anzichè distendersi agilmente nello slancio del salto, si impenna, recalcitra, par che sia lì

UNA DELLE GRANDI SALE DI SCHERMA.

lì per rovesciarsi all'indietro. Il capitano Caprilli intuì appunto l'illogicità, la falsità, la crudeltà di tale sistema, che, contrastando dolorosamente le naturali movenze del cavallo, impediva al cavaliere di trovarlo docile e di pretenderne il massimo rendimento. E, appena fu chiamato come istruttore a Pinerolo, incominciò a prodigare ai giovani allievi gli insegnamenti del suo nuovo metodo, che egli non potè purtroppo sviluppare a pieno perchè la morte lo ghermì troppo presto, ma che era destinato ad evolversi ed a trionfare, portando alla visione del cavaliere moderno, che è così vicina all'armoniosa concezione del mitico centauro: l'uomo ed il cavallo fusi in un solo essere, in un connubio di forza e direi quasi di anima. Il primo asseconda l'altro, lo guida e lo aiuta nello sforzo, badando a non contrastarlo menomamente, sicchè il nobile e splendido animale può protendersi tutto nello slancio del salto e del galoppo, con una levità, una eleganza, una grazia veramente alate.

Il progressivo sviluppo della Scuola di Pinerolo non si arrestò al periodo del comando del Generale Berta, ma continuò sotto i suoi successori. E, dopo il poligono degli zappatori, dopo l'infermeria cavalli, alcuni anni più tardi, alla caserma « Principe Amedeo » ne fu aggiunta una seconda, intitolata al Maggiore pinerolese Bochard di S. Vitale; e, nel 1910, ai maneggi, al campo-ostacoli « Di Savoiroux », al galoppatoio di Baudenasca, veniva aggiunta un'altra meravigliosa palestra di addestramento ippico, la grandiosa cavallerizza Caprilli, vero ardimento architettonico per l'epoca (ha, per esempio, le centine della cupola poggiate direttamente a terra, come la nuovissima stazione di Milano) e che è di tali proporzioni da essere ancora oggi una delle più grandi, se non addirittura la più grande, del mondo (m. 90 per 35).

Con lo sviluppo edilizio ha proceduto naturalmente di pari passo quello didattico, e l'importanza della Scuola di Pinerolo — che dal 1910 ha assunto il nome di Scuola di Applicazione di Cavalleria — è andata sempre aumentando.

Così, per esempio, dal 1926 vi vengono istruiti anche gli allievi ufficiali di complemento che prima compivano il corso presso i reggimenti, e dal 1929 gli allievi sottufficiali;

L'AMPIO SALONE DELLA PALESTRA GINNASTICA.

mentre l'infermeria cavalli, attorno alla cui attività s'imperniano i corsi di allievi-veterinari e di allievi-maniscalchi, è divenuta un modello del genere. Nè bisogna omettere che dal 1927 funziona il « Centro di preparazione gare ippiche » presso il quale i più quotati e famosi cavalieri italiani (a cui disposizione è uno speciale campo ostacoli) compiono un assiduo allenamento, prima dei concorsi internazionali cui sono chiamati a partecipare.

Alla intensa attività dedicata alle istruzioni speciali di equitazione si unisce altrettanto fervore intellettuale, rivolto alla creazione dei quadri ufficiali e sottufficiali dell'arma di Cavalleria.

Aule spaziose, delle quali alcune fornite di impianti speciali per lo svolgimento delle istruzioni di automobilismo e trasmissioni, e dotate di materiale didattico di prim'ordine,

IL LUMINOSO CORRIDOIO CHE DÀ ACCESSO ALLE AULE OVE SI SVOLGONO I CORSI TEORICI.

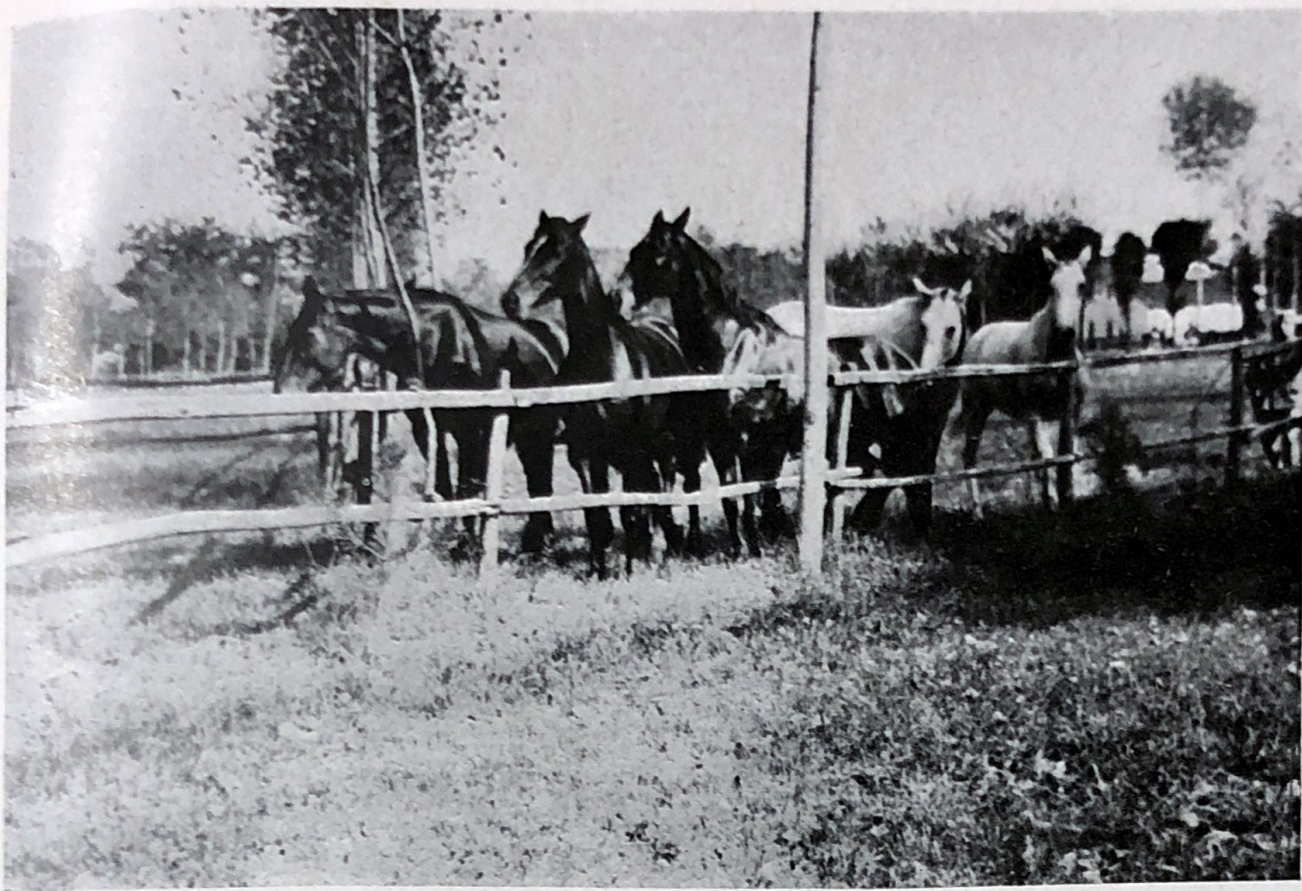
GALOPPATOIO DI BAUDENASCA.

sono destinate agli allievi dei vari corsi, che ben sanno come l'equitazione sia soltanto un mezzo e non una finalità a sè stante, come invece la cultura militare debba oggi essere considerata quale elemento essenziale per l'esercizio di ogni funzione di comando.

Tutto ciò ha, a sua volta — è naturale — richiesto un ulteriore sviluppo edilizio, ragione per cui, come abbiamo già accennato, per volere di S. E. il Ministro della Guerra, la Scuola ha subìto un completo rinnovamento ed ampliamento, con la costruzione di una terza caserma — che sarà intitolata al nome di S. A. il Conte di Torino, Comandante della Cavalleria in guerra — già quasi ultimata, su di un'area tolta al campo ostacoli « Di Savoiroux » e con l'abbellimento e l'ampliamento dei locali delle caserme già esistenti.

Come si può vedere, meglio che da una descrizione, dalle fotografie che presentiamo, la Scuola di Pinerolo ha ora una sede veramente degna della sua efficienza e del suo prestigio, considerando specialmente che ogni anno vengono ammessi a seguirne i corsi anche parecchi ufficiali stranieri.

Specialmente la Caserma Principe Amedeo, sede del Comando, dei Corsi di Applicazione, del Circolo Ufficiali, ecc., ha molto guadagnato nei recenti lavori: bell'androne grandioso, corridoi amplissimi, e, particolarmente notevole per eleganza e sontuosità, il Circolo Ufficiali, nella cui sala di lettura sono raccolte numerose coppe e trofei, che indicano ognuno una vittoria dei nostri cavalieri. Dalle sale di mensa, eleganti e fiorite, alle camerate, alle sale di convegno e di studio, dovunque l'ordine e la pulizia regnano sovrani, e l'infermeria e le sale di scherma, e la palestra ginnastica — ricostruite, si può dire, *ex-novo* e fornite nelle immediate adiacenze di completi impianti di bagni e di docce — rappresentano quanto di più modernamente perfetto si possa desiderare.

Non minore interesse si prova visitando ciò che tocca da vicino in modo particolare l'attività ippica: le grandi cavallerizze coperte e scoperte, l'infermeria cavalli, le scuderie. Sopra tutto le scuderie, che ospitano centinaia e centinaia di cavalli, tutti egualmente curati e ben tenuti, dai più modesti ai più preziosi, compagni di gloria dei cavalieri più celebri. E' in queste scuderie che si capisce e si apprezza maggiormente la somma enorme di fatiche e di cure incessanti che richiede il nobile animale, per mantenersi nel pieno splen-

CAVALLI DELLE RIMONTE ESTERE NEI RECINTI DI BAUDENASCA.

dore della sua forma, per avere tanta agilità, tanta vivacità, tanta lucentezza di mantello. Il massimo ordine e la più scrupolosa pulizia regnano qui, ancor più che altrove.

Ogni allievo ufficiale o sottufficiale ed ogni soldato ha in consegna un cavallo e deve circondarlo di grandi cure, dalla classica « brusca e striglia » che ricorre come ritornello insistente in tante canzoni militari, ai pasti ed all'abbeverata. I cavalli più delicati, o più giovani, o convalescenti seguono — nè più nè meno che gli uomini — dei regimi e delle diete speciali, e allora, accanto al loro posto nelle scuderie, è attaccato un lungo cartello di prescrizioni particolari, che il fedele palafreniere è tenuto ad osservare con il massimo scrupolo. Ma lo fa volentieri, con vera abnegazione, perchè il militare ama spontaneamente i cavalli ed in modo particolare il proprio, che, del resto, lo ricambia di pari affetto. Ne dànno la più eloquente prova i cavalli ancora bradi, cioè i puledri appena giunti dai campi di allevamento, i quali recalcitrano davanti a chiunque non sia il palafreniere che li ha in consegna e, nell'assenza di lui, rifiutano da altri perfino di ricevere il cibo.

Ma una più eloquente e gentile prova dell'affetto che unisce l'uomo al cavallo, è data dal caso di Trebecco, un animale di illustre *pedigree,* famosissimo alcuni anni or sono, quando, nell'immediato dopo guerra, già non più giovane, ma sempre ardente e generoso, seppe tener alto in concorsi internazionali il buon nome dell'ippica italiana, venuta a trovarsi in difficili condizioni, perchè da tanti anni priva, a causa della guerra, di cavalli di rimonte estere.

Trebecco continuava a vincere, a vincere e a vincere, specialmente a Londra, dove conosceva a memoria l'ordine degli ostacoli del difficile percorso. Pure — *sic transit gloria mundi* — venne il triste giorno in cui, raggiunti i limiti di età, esso avrebbe dovuto, secondo la legge, essere venduto per poche centinaia di lire, come un qualsiasi umile ronzino, e finire la vita gloriosa attaccato ad una ignobile carretta. Ma allora gli ufficiali della Scuola lo pagarono allo Stato e lo dotarono di una rendita, con cui oggi Trebecco, chiamato affettuosamente « il vecchio », può vivere indisturbato nei prati di Baudenasca libero di servitù e felice, anche se la vecchiaia gli ha regalato molte malinconie e lo ha anchilosato e spogliato della sua superba bellezza che l'aveva reso tanto famoso.

ESERCIZI DI GINNASTICA DEGLI ALLIEVI UFFICIALI DI COMPLEMENTO.

Nei recinti di Baudenasca si acclimatano e compiono la loro prima educazione i cavalli dei nostri allevamenti e quelli delle rimonte straniere, che ogni anno ufficiali competenti vanno a comperare all'estero, perchè il materiale equino della Scuola aumenti sempre di valore.

Il galoppatoio di Baudenasca può ben definirsi il paradiso di ogni cavaliere e di ogni cavallo. Posto nei boschi del Chisone, di forma elissoidale, con un perimetro di tre chilometri, ha una pista larga trenta metri ed una diagonale ed una trasversale fornite di moltissimi ostacoli, dai più facili ai più difficili, i quali ultimi, nella cosiddetta *buca,* riproducono in proporzioni ridotte il famoso salto del castello di Membrone e la discesa di Baldissero, pietre di paragone di ogni ardimento ippico.

L'incanto della natura, l'aria profumata dal sentore dei boschi, le proporzioni grandiose del galoppatoio dànno ai cavalieri, sulle piste di Baudenasca, la sensazione e l'ebbrezza delle corse in aperta campagna e la soddisfazione di ogni difficoltà bravamente superata, chè non si tratta qui di sterile virtuosismo, ma di addestramento su ostacoli simili a quelli naturali, che si incontrano, poniamo, nelle cariche di guerra. Nè bisogna dimenticare che l'ippica ha, ed ha sempre avuto, il grande merito di temprare e di fortificare il carattere dell'uomo, esaltandone tutte le migliori qualità, poichè è lo sport che, più di ogni altro, richiede fermezza, decisione, coraggio; anche per questo in tutte le guerre, e specialmente nell'ultima, la Cavalleria ha sempre dato larga messe di eroi, e ne fa fede eloquente la grande lapide murale che, nell'atrio della Caserma Principe Amedeo, ricorda, incisi nel bronzo, i nomi dei cavalieri caduti.

Agile, elegante, audace, maestro di valore e di cortesia, il cavaliere italiano è oggi conosciuto ed ammirato giustamente in tutto il mondo.

Ma giusto e doveroso è anche conoscere ed ammirare la gloriosa fucina che gli temprò muscoli, cuore, intelletto.

ALDA BERSANETTI.

(*fot. Alinari*)

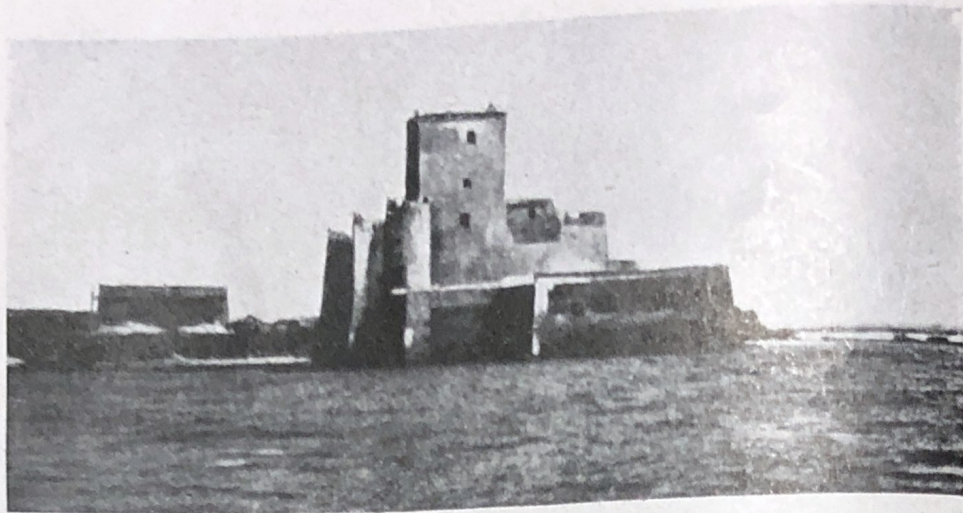
L'IMPONENTE MOLE DEL CASTELLO DI ASTURA, NELLO SFONDO DEL MARE.

ASTURA

La costa del Lazio, che dalle foci del Tevere verso sud est corre bassa e monotona fino al Capo d'Anzio, qui giunta si inflette verso levante con una curva leggiadra, e prende aspetto via via più gaio, più mosso e più vario. Ecco Anzio, l'elegante stazione balneare, con i suoi villini allineati lungo il mare nel quale si specchiano quasi con civetteria; ecco Nettuno col suo bel castello sangallesco e, più in fondo, la catena dei Lepini con i ripidi fianchi verdeggianti sui quali si arrampicano le casette di Cori, di Sermoneta, di Sezze.... Nell'insieme è tutto un vago movimento di linee, un succedersi di colori di un effetto veramente mirabile.

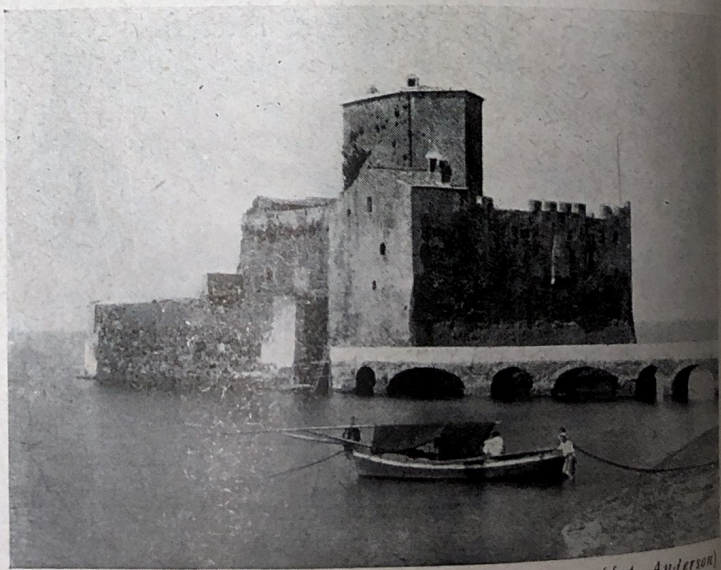
Oltrepassato Nettuno, e lasciati indietro i fabbricati del poligono di artiglieria, la spiaggia, incurvandosi di nuovo fino al lontano Circello, che leva dal mare, quasi come una isola, la sua gobba poderosa, è tutta frastagliata e coperta di vegetazione varia e lussureggiante. A circa 12 chilometri da Nettuno si stacca nettamente dalla costa una piccola massa scura dai contorni taglienti. È Torre Astura o, più propriamente, il piccolo castello di Astura, che, poggiato su di uno scoglio, poco distante dal lido, ed isolato quasi in mezzo all'acqua nell'ampio seno compreso fra il capo d'Anzio ed il Circello, ha un aspetto quanto mai pittoresco e suggestivo.

La località di Astura era nota fin dai più antichi tempi col nome di « Astur » e, secondo alcuni, sarebbe stata così chiamata perchè vi nidificavano uccelli di questo nome, l'odierno astore, uccello rapace diurno della famiglia dei falchi (*Astor palumbarius*). Ma poichè l'astore nidifica sugli alberi alti e questi non potevano allignare su di uno scoglio, così è da ritenere che il nome di Astur, fin dai tempi più remoti, si estendesse anche ad una parte della prossima terraferma, la quale quasi certamente era coperta da alberi di alto fusto. Questa ipotesi è avvalorata dal fatto che anche il piccolo ruscello che sfocia presso il detto scoglio ha sempre avuto, come ha tuttora, il nome di Astura, e solo in epoca più recente l'ultimo suo tratto prese il nome di « La cavata » a causa dei lavori di bonifica che vi furono eseguiti.

D'altra parte, penso che l'astore potrebbe es-

TORRE ASTURA, VISTA DAL MARE.

sere stato il « totem » di qualche antica tribù, che in una lontanissima primavera sacra si sia recata a soggiornare in tale località, la quale, se ora è disabitata, fino al medio evo fu sempre popolata ed in qualche tempo anche intensamente; ma su questa ipotesi non insisto, perchè so che da dotti archeologi ipotesi di tal fatta, come quella del pico per i Piceni, sono in genere avversate.

Astura era compresa nell'àmbito della grande e ricca città volsca di Anzio, la quale si estendeva dal capo di questo nome fino al piccolo ruscello più sopra nominato, comprendendo quindi anche tutto il territorio della più moderna Nettuno. Questa antica Anzio dei Volsci aveva un bel porto, ed era dedita a fiorenti commerci; essa cercò a lungo, con tutti i mezzi, di sottrarsi alla invadenza della potente vicina, ma alla fine vinta, insieme con i suoi alleati, dalle armi di questa nel 417 presso il torrente Astura, dovè sottomettersi alla più forte. Roma sequestrò tutte le navi che potevano farle comodo, distrusse le altre e dedusse in Anzio una colonia. Se con ciò la città perdè la sua autonomia e la sua potenza commerciale e marittima, non cessò di essere un sito saluberrimo e di vaga residenza. I Romani la predilessero per la costruzione di sontuose ville e palazzi; i nobili e perfino gli imperatori fecero a gara nell'elevarvi costruzioni sempre più belle e sontuose. Imponenti ruderi attestano ancora la grandiosità di questi edifizi, come le numerose ed insigni opere d'arte rinvenute in quella plaga dimostrano quale ne dovette essere la magnificenza e la bellezza. Quali e quanti tesori dovevano racchiudere infatti quelle ville e quei palazzi, se fra le suddette opere sono da annoverarsi degli autentici capolavori, come il così detto Gladiatore combattente o borghesiano, ora al museo del Louvre, il Nettuno del Laterano, il Gladiatore morente, la famosa Fanciulla di Anzio e forse anche l'Apollo del Belvedere!

Fra Nettuno ed Astura si vedono ancora degli importanti ruderi con tracce di affreschi o tratti di pavimenti a mosaico con finissimi disegni a bianco e nero; presso la spiaggia affiorano ancora, sfidando indomiti le ire del mare, cospicui avanzi di peschiere e di bagni marini ed anche di un piccolo porticciuolo. La serie delle ville era continua fino ad Astura, ove ne esisteva una, la quale doveva essere di grandi dimensioni, come attestano le fondazioni che compariscono ancora a fior d'acqua. Alcune di queste, di forma nettamente quadrata, dovettero far parte di qualcuno di quei vivai di pesci, specialmente murene, di cui gli antichi Romani solevano sempre dotare le loro ville marittime. Lucullo, si racconta, soggiornava volontieri ad Anzio per poter avere la gioia di gustare le

(fot. Anderson)

IL CASTELLO DI ASTURA, VISTO DA TERRA.

ANZIO - PANORAMA VISTO DALLA STRADA PROVINCIALE.

grasse murene di Astura appena pescate. Alcune colonne di marmo carisio ed altri ornamenti marmorei tratti da questa villa andarono ad ornare il palazzo Braschi di Roma.

Ignorasi da chi questa villa sia stata fatta costruire; ma essa fu certamente una delle dimore predilette di Cicerone. Come è noto, il grande oratore ebbe varie ville: al Tuscolo, sui Colli Albani, ad Arpino, sua patria, a Formia, a Cuma ed a Pompei; tutte belle, tutte grandi e tutte ricche; ma egli si fermava più volontieri ad Astura o nella sua casa di Anzio, prossima alla villa e nella quale possedeva una ricca biblioteca. Quando le sciagure della Repubblica o le sventure domestiche gli procuravano noie o disinganni, egli chiedeva pace e conforto alla sua Astura, ed alternava questo soggiorno con quello della casetta di Anzio, ove però generalmente si fermava solo di giorno, restando chiuso nella biblioteca. I soggiorni in Astura erano sovente molto lunghi ad onta dei richiami degli amici e dei clienti.

Nei primordi della congiura contro Cesare, Cicerone ebbe la disgrazia di perdere la sua diletta figlia Tullia, morta di parto, dopo il divorzio dal marito Dolabella, che, col suo strano carattere, aveva molto amareggiata l'esistenza della giovane sposa; nel tempo stesso il figlio si era allontanato da Roma per andare a vivere in Atene. Rimasto così addolorato e solo, il grande oratore si ritirò nel suo rifugio di Astura, ed una tradizione vuole che facesse seppellire Tullia in quei pressi, per averla vicina anche dopo morta. Fra Nettuno ed Astura esiste il rudero di un sepolcreto, chiamato dai paesani « torraccio del monumento », che non ha alcuna indicazione che possa individuarlo, ma che la voce pubblica addita come la tomba di Tullia.

Nella primavera del 45 a. Cr. Cicerone era ancora ad Astura e di là scriveva numerose lettere all'amico Attico, aprendogli tutto l'animo suo e descrivendo il fascino del suo rifugio: « .... locus amoenus, in mare ipso, qui et Antio et Circoeijs aspici possit ».

Due anni dopo, Cicerone è di nuovo ad Astura; lo accompagna suo fratello Quinto, ma questa volta penose preoccupazioni gravano sull'animo suo. Il suo nome è nella lista dei proscritti da Antonio; la triste notizia lo aveva raggiunto nella sua villa del Tuscolo ed egli si era affrettato a recarsi ad Astura, sperando di potervi trovare la solita tranquillità e forse anche la salvezza. Ma la prudenza lo costrinse ad andare ancora più lon-

IL NETTUNO DEL LATERANO.

tano, ed allora si imbarcò col proposito di raggiungere Bruto in Macedonia; ma, cambiata idea durante la navigazione, si fece sbarcare presso Gaeta per mettersi al sicuro nella sua villa di Formia, ove invece fu raggiunto dai sicari di Antonio che lo pugnalarono. Astura non gli portò davvero fortuna!

Astura divenne poi soggiorno degli imperatori, ma neanche ad essi fu propizia, perchè Augusto e Tiberio vi contrassero il male che li condusse alla tomba, e Caligola vi ebbe un triste presagio di morte!

Settimio Severo e Caracalla fecero restaurare questa villa; ma essa dovè poi decadere e rovinare, come decaddero e rovinarono, col declinare della potenza romana, tutte quelle magnifiche costruzioni che recingevano l'incantevole spiaggia in una imponente manifestazione di lusso e di bellezza.

Nel medio evo troviamo Astura come facente parte del patrimonio del Cenobio di S. Alessio sull'Aventino, il quale ne ritraeva lauti guadagni con l'industria della pesca. Nell'837 il feudo si ingrandì notevolmente per lasciti o donazioni e diventò poi sempre più prosperoso tanto che finì col destare gli appetiti dei prepotenti Conti del Tuscolo: nel 1141 Tolomeo I cercò di impadronirsene con la forza, e ne seguirono delle aspre contese, a sedare le quali occorse il personale intervento del Papa Innocenzo II. In seguito, con atto del 5 febbraio del 1163, il conte Gionata riceveva in enfiteusi quel feudo, non escludendosi una certa ingerenza da parte del Cenobio, ingerenza che però cessò del tutto nel secolo XIII.

In quel tempo Astura doveva essere una località discretamente abitata, poichè in un atto del 20 settembre del 1097, citato dal Tomassetti, figura un tale Joannes de Astura di professione « potionarius », cioè venditore di bibite. A levante del piccolo scoglio esisteva un porticciuolo, il quale doveva avere la sua importanza se i Genovesi vi tenevano un balivo, come risulta da un documento di navigazione fra Roma e Genova del 1166, citato anche questo dal Tomassetti. Questo porto era recinto da un molo curvilineo ad archi e pilastri, i cui avanzi erano ancora visibili qualche anno addietro; un breve antemurale posto dinanzi all'ingresso lasciava due bocche per permettere l'entrata ai navigli con qualunque tempo; la struttura del molo e la disposizione dell'ingresso dànno ragione a coloro i quali ritengono che questo porto sia di costruzione romana. Nel medio evo esso è rammentato anche, perchè, come ci dice il Guglielmotti nella sua « Storia della Marina Pontificia », vi furono affondate o bruciate parecchie navi romane da parte dei Pisani, i quali nel 1197, dopo la caduta di Civitavecchia, usciti con 47 galere col pretesto di dare la caccia ad ipotetici pirati, si accanivano invece contro i beni della Chiesa, parteggiando essi per l'antipapa Pasquale III.

Nel 1193 Astura divenne proprietà della potente famiglia dei Frangipane; allora doveva già esistere sullo scoglio, ove un giorno sorgeva la bella villa cara a Cicerone, una di quelle torri, dette saracinesche, costruite nei

IL GLADIATORE COMBATTENTE O BORGHESIANO DI AGESIA DI EFESO (MUSEO DEL LOUVRE, PARIGI).

secoli VIII e IX per la difesa delle coste dalle incursioni dei pirati saraceni, i quali, come è noto, furono per molto tempo il terrore di tutto il bacino del Mediterraneo. Nell'846 essi ebbero l'audacia di risalire il Tevere, portandosi fin sotto le mura di Roma e, se non riuscirono a penetrare nella città, poterono però liberamente saccheggiare le basiliche di S. Pietro e di San Paolo.

I Frangipane tennero Astura fino al 1300 circa; il fatto più notevole di questo tempo, occorso in quella località, fu la cattura del giovane Corradino di Svevia (23 agosto 1268) per opera di Giacomo Frangipane e la consegna del prigioniero a Carlo d'Angiò « pro immensa pecuniae quantitate ». Il 29 ottobre di quello stesso anno il biondo capo di Corradino era reciso dalla mannaia a Napoli sulla piazza del mercato; è ben nota la commozione destata da questo avvenimento, più che per la ferocia del sovrano francese, per la viltà del Frangipane, tanto che i due nomi di Astura e di Frangipane sono accomunati in un triste ed infamante ricordo. Il Gregorovius definì Astura, anche in relazione di quanto vi avvenne nell'epoca romana, luogo di sventura dedicato alle Eumenidi, fin dai più antichi tempi. Per i Tedeschi Astura è considerato come sito di esacranda memoria (*... bei uns Deutschen durch den Verrat des Frangipane an Korradin von Hohenstaufen einem duerstenen Rhum geniesset*. EBHARDT BODO, « Die Burgen Italiens »).

BUSTO DI MARCO TULLIO CICERONE. (MUSEO CAPITOLINO, ROMA).

Moltissime sono le manifestazioni di varia forma attestanti la pietà destata dalla triste ed immatura fine del giovane Hohenstaufen; non è certo qui il caso di farne cenno, ma di una di esse non si può tacere per il suo richiamo alla località di cui si tratta, ed è quella relativa ad una colonna espiatoria, già esistente in Napoli nella piazza del mercato sul luogo stesso del supplizio. Questa colonna fu fatta innalzare da un maestro « conciariota » a nome Domenico Punzo de Porcio; essa era sormontata da una croce nella cui base era inciso il seguente distico:

ASTURIS UNGUE LEO PULLUM RAPIENS AQUILINUM
HIC DEPLUMAVIT ACEPHALUMQUE DEDIT

che si traduce così: « Il leone (Carlo d'Angiò) afferrato con l'artiglio dell'astore (ossia del Frangipane, signore di Astura) il rampollo aquilino (Corradino), in questo luogo gli tolse le penne e lo decapitò ». Questa colonna non è più da tempo al suo posto e trovasi depositata nella vicina chiesa del Purgatorio, priva però della croce e della relativa base col distico, il quale è stato tramandato a noi per la diligenza di un antiquario, che a suo tempo lo ricopiò. Il distico in parola è rammentato anche dal Tomassetti nel suo studio sulla campagna romana; ma maggiori notizie sulle vicende di questa colonna espiatoria si trovano nella pubblicazione di Vincenzo di Napoli: « La colonna espiatoria di Corradino di Svevia nella chiesa di S. Croce del Purgatorio al mercato di Napoli ».

Il delitto del Frangipane non restò impunito, perchè qualche tempo dopo i Vespri siciliani, dodici galere inviate dal re Federico di Aragona al comando dell'ammiraglio Bernardo da Sarriano, assalirono Astura e la incendiarono, uccidendo molti di quelli che vi si trovavano, fra cui un figlio di Giacomo Frangipane.

L'importanza di Astura fece sì che essa non restasse mai estranea alle gravi lotte che afflissero Roma nei sec. XIII e XIV. Bonifacio VIII (1294-1303) volle che questo feudo fosse assicurato ai Caetani suoi parenti; questi infatti

ne ebbero il possesso prima in unione con Angelo Malabranca, cancelliere di Roma, e poi da soli (1333). Fu questa forse l'epoca del maggior sviluppo demografico di Astura, perchè il Tomassetti, nello studio già citato, sorgente inesauribile di utili notizie sulla campagna romana, afferma che dai documenti relativi alla distribuzione del sale risulta che ad Astura ne fosse assegnata una dotazione maggiore di quella stabilita per Albano. Dai Caetani il feudo passò agli Orsini e, poco dopo, ai Colonna per effetto di una permuta avvenuta fra i beni di queste due ultime famiglie. Verso mare il feudo confinava allora a levante col castello di S. Felice (Circello) ed a ponente col castello di Nettuno e verso terra con i castelli di Ninfa, Conca e San Pietro in Formis; ogni diritto su questo feudo, come su quello di Nettuno, fu confermato da Martino V a suo nipote Antonio Colonna nel 1427.

Durante il dominio dei Colonna, che non fu breve, Astura cominciò a decadere demograficamente, forse per un maggior sviluppo della vicina Nettuno; ma in compenso acquistò maggiore importanza nei riguardi militari, essenzialmente per i lavori fàttivi eseguire nel 1560 da Marcantonio Colonna per ordine di Pio IV (Medici, 1559-1565).

(*fot. Alinari*)

CORRADINO DI SVEVIA, STATUA DI THORWALDSEN NELLA CHIESA DEL CARMINE MAGGIORE IN NAPOLI.

Come è noto, la Turchia, diventata potenza marittima in seguito alla conquista di Costantinopoli, avvenuta nel 1433, destò lungo le coste del Mediterraneo, fino alla battaglia di Lepanto (1571), non meno terrore e preoccupazione dei pirati saraceni; di più, altre gravi preoccupazioni non mancavano di dare, con le loro audaci incursioni, i pirati bareschi, i quali nel mese di agosto del 1534 ebbero perfino l'impudenza di presentarsi con tutta la loro squadra sotto il comando del sultano di Algeri, Kair-Eddin detto Barbarossa, a fare l'acquata alla foce del Tevere! Non mancavano quindi le ragioni di stare all'erta, ed infatti la sorveglianza delle coste diventò sempre più rigorosa: Roma, tenendo presente che il Circello al sud ed il monte Argentario a nord determinano molto bene, anche per navi che passino al largo, il tratto di costa nel cui mezzo sfocia il Tevere, per il quale si risale fin sotto alle sue mura, raffittì sempre più il numero delle torri su tale tratto di costa e vi eresse le fortezze di Civitavecchia, di Ostia e di Nettuno.

Nel 1560, poi, a causa della vittoria riportata dai Turchi sulla flotta di Francesco II re di Francia nella famosa battaglia delle Gerbe, i timori aumentarono e Pio IV diede ordine perchè si rafforzassero le difese delle coste dei suoi Stati. Per Astura, che era allora dei Colonna, provvide, come si è più sopra accennato, Marcantonio Colonna, il quale con i lavori che vi fece eseguire mise la piccola fortezza quasi nelle condizioni nelle quali ancora oggi si vede.

Si elevava allora sullo scoglio di Astura una torre circondata da un muro strapiombante sul mare. Questa torre però non era più quella saracena del tempo dei Frangipane, tirata su alla meglio sotto l'incubo di un pericolo forse imminente, ma una bella e solida costruzione a base pentagonale con un robusto saliente rivolto minaccioso verso il mare, come la prua di una nave. In Italia esistevano molte di queste torri, costruite in varie epoche e sulla cui origine e priorità molto hanno discusso i tecnici, come pure molto è stato discusso sulla loro funzione precorritrice dei bastioni; ma qui non è il caso di attardarsi in questioni di tal fatta, tanto più che nell'arte militare, come in tante cose di questo mondo, le così dette nuove idee o nuovi principî non sono in fondo che la elaborazione od il perfezionamento di vecchie idee o di vecchi principî quasi sempre di ignota origine. Basterà solo accennare, per quel che a noi serve, che le torri pentagonali, dette anche « puntoni », ebbero una più appropriata applicazione solo

dopo che di esse ebbe a trattare il celebre ingegnere ed architetto militare senese Mariano di Giacomo, detto il Taccola, fiorito nel 1400 e morto nel 1458, che lasciò traccia di queste costruzioni pentagonali in un suo codice manoscritto del 1449, ora nella biblioteca marciana di Venezia. D'altra parte, quattro di queste torri pentagonali figurano anche nel rovescio di una medaglia di Callisto III (1455-1458), illustrata dal Guglielmotti, in cui è una allusione alle opere che quel Papa aveva intenzione di far costruire per rafforzare la difesa di Roma. Pertanto, in mancanza di altri dati, possiamo ritenere che la torre pentagonale di Astura sia stata costruita fra il 1455 ed il 1458. Ci conforta in questa opinione il fatto che il Nibby, sempre così esatto nelle sue asserzioni, nel primo volume della Carta dei dintorni di Roma dice che la torre in parola nella parte più antica è del secolo XV e nella parte moderna (paramento esterno) del sec. XVI, mentre solo il massiccio più interno appartiene al nido dei Frangipane.

(*fot. Alinari*)

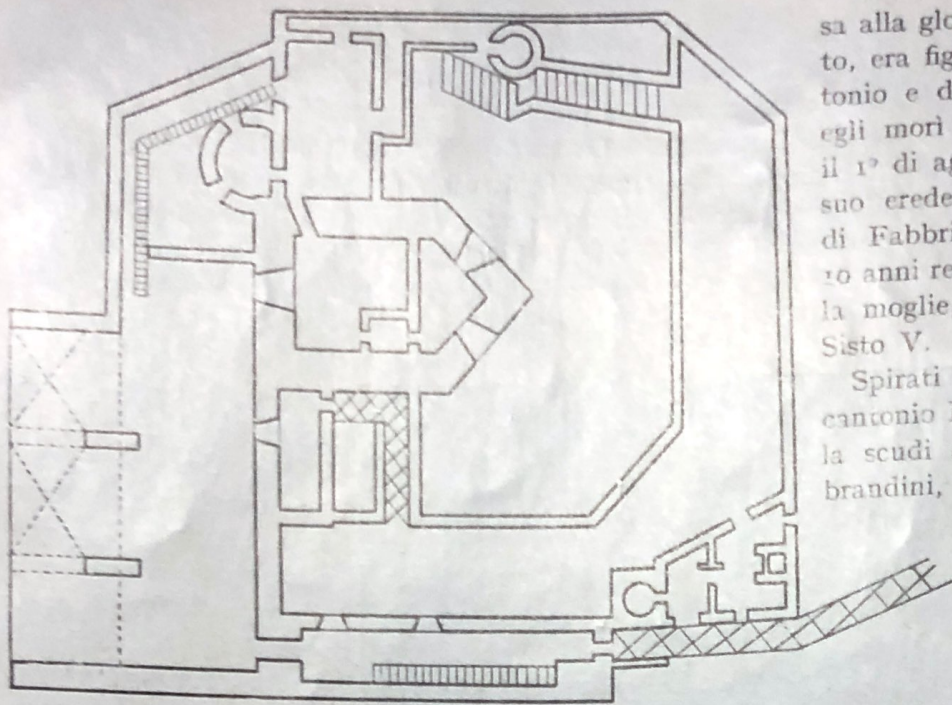
MARCANTONIO COLONNA, DAL QUADRO DI G. SCIPIONI, NELLA GALLERIA COLONNA.

Ma torniamo agli apprestamenti di Marcantonio Colonna. Costui, lasciando intatta la cinta esterna e la torre, salvo il rifacimento del paramento esterno di questa, aggiunse un altro recinto interno, a forma bastionata, con muro a scarpa, inchiavature di travertino e troniere per l'artiglieria, secondo lo stile del tempo, come era stato fatto nella fortezza di Paliano, pure dei Colonnesi. Ne risultò così una piccola opera a doppia cinta, col suo mastio, con i suoi appostamenti per artiglieria e con gli alloggiamenti per il presidio, come si può vedere nei rilievi « cavati dal vero dagli ufficiali del genio pontificio » e pubblicati dal Guglielmotti, che li ritrovò nella raccolta di disegni del capitano Giuseppe Meluzzi.

La torre è alta 25 metri e volge verso il mare il saliente ad angolo retto; la base è lunga m. 10 ed altrettanto i due fianchi, mentre i due lati del saliente misurano ciascuno metri 7; quindi lo sviluppo del perimetro è di m. 44; internamente è divisa in quattro piani ed ha un locale sotterraneo; le pareti hanno lo spessore di m. 2.

Marcantonio Colonna, mentre metteva mano ai lavori sopra accennati, aveva cura di preavvisare i suoi amministrati della possibilità di sgradite visite e li invitava nel tempo stesso a fare buona guardia con il seguente messaggio:

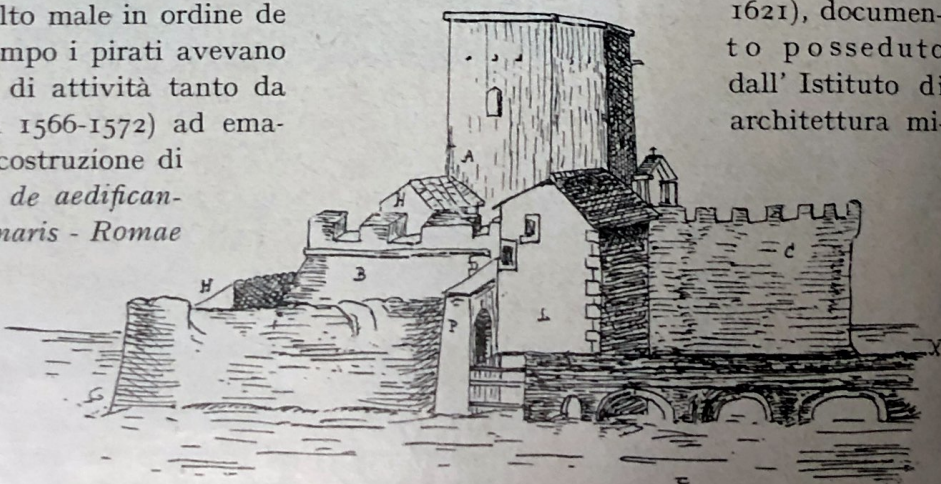
« Alli magnifici massari di Nettuno miei « carissimi. Dovete « sapere come l'armata « del Turco ha rotto « l'armata del re nostro in Barberia et « hanno già preso circa ventotto galere et « molte navi; per il che « potrebbe facilmente « accapitare da coteste « bande. Pertanto vi « ordiniamo che dobbiate subito far sgomberare tutte le vostre « robe, donne et putti da Nettuno et li « manderete dove meglio vi parerà. Et farete fare la guardia a « quelli che vi resteranno con quella diligenza che vi conviene, acciò venendo (che Dio « non permetta) vi possiate salvare tutti. Et « medesimamente fate stare vigilante la guardia di Astura e della torre di Anzo. State « sani. Da Roma il 20 maggio 1560. - P. S. « Di questo noi avemo parlato a Sua Santità, la quale è di parere che facciate quanto « vi scrivemo. Il Com.te Marc. Colonna ».

Come si vede dalla data, questa lettera è di soli dieci giorni posteriore alla infelice bat-

CASTELLO DI ASTURA - PIANTA; DALLA RACCOLTA DEL CAP. DEL GENIO PONTIFICIO GUGLIELMO MELUZZI.

taglia delle Gerbe e dal suo contenuto traspare quale doveva essere stato l'allarme che la notizia aveva destato! Ma la temuta aggressione non avvenne e dopo poco Astura e Nettuno rientrarono nelle condizioni normali; anzi, come di solito avviene, passata l'imminenza del pericolo non si pensò più ad una nuova probabile minaccia e la manutenzione di Astura dovè essere alquanto trascurata, tanto che in una nota di Martino d'Ayala, Console dei marinai e dei mercanti di Roma nel 1567, nota che si trova nell'archivio Colonna e che fu pubblicata dal Tomassetti, è detto: « Astura luogo del signor Marcantonio scriveli che lo debbia restaurare, accomodare et « armare, perchè sta molto male in ordine de « ogni cosa ». In quel tempo i pirati avevano dato preoccupanti segni di attività tanto da indurre Pio V (Ghislieri 1566-1572) ad emanare disposizioni per la costruzione di nuove torri (*Constitutio de aedificandibus turribus in limite maris - Romae sud die 9 maj 1567*); notevole fra queste nuove torri è la torre San Michele, costruita, su disegno di Michelangelo, sulla sinistra del Tevere, presso Ostia.

Marcantonio Colonna, che tanta fama lasciò di sè per la parte presa alla gloriosa battaglia di Lepanto, era figlio, come è noto, di Antonio e di Giovanna di Aragona; egli morì a Medinaceli in Spagna il 1° di agosto del 1584, lasciando suo erede Marcantonio III, figlio di Fabbrizio, con patto che per 10 anni restasse sotto la tutela della moglie, che era una nipote di Sisto V.

Spirati i 10 anni di tutela, Marcantonio III vendette per 420 mila scudi a Clemente VIII (Aldobrandini, 1592-1605), e per esso alla Camera apostolica, Nettuno « cum turri ac portu Asturae ». Da qui vediamo che alla fine del secolo XVI il porto di Astura ancora sussisteva.

Sotto l'amministrazione della Camera apostolica il feudo di Astura andò sempre più spopolandosi; il piccolo castello, non più oggetto di assidue cure, cominciò a deperire. Esso però era ancora armato e presidiato, come una buona misura di prudenza consigliava, dato che se con la battaglia di Lepanto la potenza turchesca aveva ricevuto un buon colpo, il pericolo delle incursioni non era immediatamente cessato, e che, d'altra parte, restavano pur sempre in piena e preoccupante efficienza le minacce dei pirati barbareschi. Infatti in un manoscritto del sig. Giulio Cesare Grillo, provveditore delle fortezze di terra e di mare della camera apostolica sotto Paolo V (1605-1621), documento posseduto dall' Istituto di architettura mi-

CASTELLO DI ASTURA - PROSPETTO RICAVATO DAL VERO, DALLA RACCOLTA DEL CAP. DEL GENIO PONTIFICIO GUGLIELMO MELUZZI.

A) torre pentagona; B) recinto bastionato; C) recinto merlato; X) ponte; P) porta; H) alloggiamenti; L) cappella.

LA FORTEZZA DI NETTUNO NEL 1600 ED IL TERRITORIO LIMITROFO.

litare in Roma, si trova fra altro notato che Astura era armata con due falconetti, due mortaletti ed una spingarda; ed inoltre nell'« Inventario delle armi et munitioni esistenti nelle fortezze e torri della spiaggia romana, fatto d'ottobre 1631 », conservato nell'Archivio Barberini e pubblicato dal Cerasoli nella « Rivista marittima » del 1891, troviamo che Astura aveva in dotazione 3 falconetti e quattro mortaletti di ferro.

Come è noto, il feudalismo nel medio evo aveva scissa l'autorità fra tanti capi e le popolazioni fra tanti piccoli popoli: questo stato di cose aveva favorito la costruzione dei castelli e di tante piccole fortezze, nei cui dintorni si erano andate formando piccole borgate; ma allorchè, col finire del medio evo, si andarono ricostituendo i poteri centrali di più vasta giurisdizione, si iniziò un fenomeno molto analogo a quello dell'attuale urbanesimo; molti piccoli centri scomparvero, attratti nell' orbita dei centri maggiori. Anche Astura subì l'influenza dei nuovi tempi e lo spopolamento dei suoi dintorni aumentò sempre più; il porto cadde in rovina e lo squallore a poco per volta invase quella plaga su cui si era pur svolta tanta vita, finchè un altro avvenimento venne a darle il colpo di grazia. Alludo alla presa di Algeri da parte della Francia il 5 di luglio del 1830, in seguito alla quale venne a cessare completamente ogni pericolo di assalti e di incursioni barbaresche; la navigazione del Mediterraneo, non più taglieggiata e minacciata dai pirati barbareschi, potè avere un più largo sviluppo, e le popolazioni litoranee, non più soggette al continuo pericolo di atti di pirateria, furono sollevate da un incubo che da secoli gravava su di loro. Tutti i paesi dell'Europa che avevano commerci nel Mediterraneo festeggiarono questo avvenimento, la Francia eresse una colonna rostrata nel porto di Tolone da cui era partita la spedizione comandata dal generale Bourmont, ed il Papa l'8 agosto 1830 fece officiare nella Basilica lateranense una solenne funzione di ringraziamento. Cessò dopo ciò ogni ragion d'essere di tutte quelle difese costiere che erano state erette per fronteggiare quei pericoli che ora più non esistevano: Astura, come tante altre torri e piccole fortezze, fu disarmata e privata del suo presidio e le costruzioni alle quali Marcantonio Colonna aveva atteso con tanta cura furono abbandonate.

In questo triste stato di abbandono e di desolazione, la Camera apostolica nel 1831 vendeva il castello di Astura alla famiglia Borghese, che ancora lo possiede. Non più adibito a scopi militari, non tenuto più in alcuna considerazione, andò soggetto alle deturpazioni del proprietario o degli eventuali inquilini, giacchè esso, nel volgere degli anni, è stato successivamente adibito o a scopi agricoli, o a temporanea residenza di cacciatori e perfino a caserma di una brigata di guardie di finanza. E le conseguenze sono visibili, sia nella costruzione di alcuni locali nel suo interno, sia nel deturpamento della torre, che, privata dei suoi bei merli, fu coperta con un tetto quanto mai goffo ed antiestetico.

Questo monumento, nel quale sull'opera reticolata imperiale si innestano i muri medioevali a tufelli, e fra questi si ergono i bastioni di Marcantonio Colonna, è importante non

ENRICO COLEMAN - TEMPO PIOVOSO (CAMPAGNA ROMANA CON CAVALLI CHE TORNANO DAL PASCOLO).

solo per i ricordi storici ed archeologici che ad esso si collegano, ma anche nei riguardi dell' architettura militare, perchè pochissime sono le torri pentagonali che, come questa, sono ancora in piedi, ad onta delle ingiurie degli uomini e dei tempi. Il Guglielmotti, il dotto frate domenicano che si è occupato oltre che della Marina pontificia, anche delle fortificazioni della spiaggia romana, dà forse un valore eccessivo a questa opera nei riguardi della storia delle fortificazioni: ma siamo d'accordo con lui quando chiama stolti e ciechi coloro i quali la disprezzano, riputandola quasi cosa inutile. Nel dir ciò egli forse voleva alludere ad un progetto dell'architetto Vespignani, secondo il quale il piccolo castello di Astura sarebbe stato trasformato in un palazzo signorile.

Fisime di un tempo fortunatamente sorpassato! Oggi invece non è forse vano sperare in un sapiente restauro, che non sarebbe invero nè difficile, nè costoso, perchè basterebbe abbattere il brutto tetto, ripristinare i merli e le piombatoie, seguendo le tracce, fortunatamente ancora esistenti, dei beccatelli; riparare la cinta esterna e demolire le moderne sovrapposizioni, riducendo il tutto come era al tempo dei Colonna, del quale tempo sono rimasti integri la porta di ingresso ed il marmoreo stemma di famiglia, che ancora su questo vigila. Da questo restauro trarrebbe vantaggio anche l'estetica del paesaggio.

Forse pochi altri siti possono avere, come questo, un così grande interesse storico, artistico e turistico nel tempo stesso. Si va ad Astura da Nettuno sia per mare sia per terra: la gita per mare, per il fascino che questo elemento esercita sempre sulle anime sensibili, è certamente molto piacevole, anche per la varietà dei bei panorami che si susseguono con la vista dei Lepini e degli Aurunci, delle isole di Ponza, Ventotene e Palmarola, con lo spettacolo del Circello, così ricco di arcaiche memorie e di favolose leggende!

Ma ancora più profonda impressione produce sul nostro animo la gita per terra, e non solo per quella speciale attrattiva che emana dalla campagna romana, vivificata nella sua solitudine da infinite memorie di grandezza e di gloria, ma anche per la suggestiva bellezza del paesaggio, così pieno di sentimento, che fu tema preferito di una gloriosa schiera di pittori romani e che ispirò all'Aleardi — allorchè, come pare, dimorò ad Astura verso il 1847 — alcuni dei suoi versi migliori. Le cupe e silenziose selve di Terracina e di Cisterna, piene di ombre e di mistero, formano una vasta macchia verde recingente come un ampio arco di cerchio la verde pianura che digrada dolcemente verso il mare. L'orizzonte assume tinte leggiadre e cangianti ed al tramonto si incendia in una vivida fiamma di fuoco con abbaglianti riflessi: spettacolo che non può immaginare chi non lo ha visto con i propri occhi! Mandrie di buoi con passo grave e lento percorrono la vasta prateria; a quando a quando qualche bue si stacca dal gruppo e scende lentamente verso il mare, ove, giunto,

(fot. Moscioni)

FRANCESCO MANCINI - VERSO SERA (CAMPAGNA ROMANA, PRESSO CIRCELLO, CON BUFALI).

si sofferma immobile a scrutare il lontano orizzonte col suo occhio tondo e sereno, come in attesa...! Cavalli allo stato brado pascolano tranquillamente o vi passano veloci accanto con improvvisi galoppi, squassando al vento le incolte criniere. L'aria olezzante per il profumo delle erbe aromatiche e per l'acre odore delle alghe marine inebria il viandante, che, rapito dalla immensità dell'azzurro del mare e del cielo, dimentica le umane miserie e si sente finalmente felice di vivere!

Il Gregorovius, che, come è noto, tanto amava la campagna romana e tanto ne sentiva il fascino, era entusiasta di questa località e vi andava sovente in cerca di ispirazioni, noncurante dei pericoli che essa presentava per la presenza di numerosi bufali selvaggi che allora la popolavano. Si racconta a questo proposito che una volta poco mancò che non restasse vittima di una di queste bestie infuriate.

Su questo sfondo di panorami pittoreschi di fronte a questa spiaggia ove in deliziose ville si svolse un giorno la tumultuosa e passionale vita degli antichi romani, si erge leggiadramente dalla onda azzurra, nella festosa luminosità meridiana e si profila sul verde della prossima pineta, il piccolo « fatale » castello di Astura, pieno di fascino ed onusto di anni e di memorie.

Ma chi si attardi su questo lido quando la sera vi ha già distesa la sua ombra opaca, che toglie la visione delle cose reali, lasciando libero campo ai sogni della fantasia, in ogni grido lugubre di uccello notturno, che per poco rompa il mistico silenzio dell'ora, crederà di sentire il disperato lamento di Elisabetta di Baviera, la madre dolorante che invano attese per giorni e giorni il ritorno del suo diletto figlio!

ENRICO CLAUSETTI.

CONSOCI AUTOMOBILISTI E MOTOCICLISTI,

issate sulle vostre macchine il **guidone del Touring!** Risolverete a un tempo un problema di estetica e di affermazione ideale.

	Alla Sede	In Italia	All'Estero
Guidone in seta, per auto	L. 6.—	L. 7,50	L. 8,50
» in seta, per moto	L. 6.—	L. 7,50	L. 8,50
» in lana, per moto	L. 3.—	L. 4,50	L. 5,50

Inviare richieste all'Amministrazione del T. C. I., Corso Italia, 10, Milano.

I DONI DI EDISON

La preparazione.

Finchè non esistevano telegrafo, telefono e radiofonia era ammissibile che una teoria o un nuovo congegno fossero proprio dovuti alla acuta genialità di un'unica persona; ma oggi che la stampa e la radio in poche ore possono mettere al corrente di quanto si prepara su altri continenti, è naturale che la priorità assoluta di un'invenzione cominci a divenire assai rara.

Ciascuno riuscirà, più o meno prima, ad attuare la propria idea, a risolvere il suo problema, ad industrializzarne le applicazioni; ma ciò, senza diminuire i rispettivi meriti, permette di spogliare l'uomo di quell'alone di magìa da cui era circonfuso nell'epoca trascorsa e di umanizzarlo. È quanto dire amarne il lavoro, intelaiarne il valore nei limiti giusti, eliminare quelle adorazioni che intralciano il riconoscimento di altre opere.

È il caso di Edison. Questo fisico americano, nato nel 1847 (nello stesso anno in cui nasceva Galileo Ferraris, sei anni dopo la nascita del Pacinotti e dieci anni prima di Enrico Hertz), è vissuto per un periodo di tempo in cui s'è svolta l'attività di due generazioni d'inventori; per conseguenza ha potuto usufruire del contributo d'innumerevoli ricercatori.

Ora che Marcell Boli s'è permesso trattare Edison da ignorante solo perchè, anzichè scoprire principi e leggi fondamentali, ha costruito delle macchine d'indiscutibile utilità, conviene precisare quale sia stata la preparazione culturale di Edison. Ce lo dice Charles P. Steinmetz, l'autore della « teoria e calcolo dei fenomeni della corrente alternata », che, per le sue invenzioni nel campo elettromagnetico, è considerato negli Stati Uniti quale l'emulo d'Edison :

« Una volta ho letto una storiella, secondo la quale io e Edison avremmo due sistemi di lavoro diametralmente opposti. Secondo quella favola tutto in Edison sarebbe frutto di intuito, di prove senza tregua, mentre la forza di Steinmetz è la matematica. Questa è una fandonia inventata quando non si aveva ancora fede nei benefici di un'alta cultura. Perciò si sfruttava Edison, diffondendo la leggenda che egli fosse un incolto che ammucchiava le invenzioni quasi per effetto di magìa, invece che, come è in realtà, per virtù del funzionamento razionale di una mente scientifica doviziosamente nutrita di studi ».

La raccolta di memorie e di appunti trovati nella biblioteca dell'Edison confermano che le sue invenzioni erano il risultato di conoscenze e di ricerche minuziose.

(fot. Istit. Naz. Luce, Roma)

EDISON NEL SUO LABORATORIO NEL GIORNO DEL SUO 84° COMPLEANNO.

Le invenzioni.

Dalla madre Nancy Elliot (insegnante nelle scuole locali di Vienna degli Stati Uniti) andata sposa all'oriundo olandese Samuele Edison, proprietario d'un albergo della stessa città, Tomaso Alva Edison ereditava quell'a-

(*fot. Istit. Naz. Luce, Roma*)

IL PRIMO LABORATORIO DI EDISON ORA POSTO AL MUSEO FORD DI DEARBORN.

vidità di sapere che è il lievito delle attitudini a qualsiasi scienza. « Mia madre (scrive lo stesso Edison) che univa a una grazia rara una mente fine e penetrante, ebbe sopra di me una grande influenza. Alla scuola comunale ricevei la prima istruzione. Fui sempre l'ultimo della classe. Il maestro, furioso, mi chiamava « cervello vuoto »; e poichè, a quanto pare, la mia presenza nuoceva al buon nome della scuola, dopo tre mesi decise d'allontanarmi, dichiarandomi « troppo stupido per restare nella classe ».

« Mia madre rise della cosa, e decise di dedicarsi ad istruirmi in casa ».

Ecco un compito che, sventuratamente, poche madri sono in condizioni di assolvere. Ed è una disgrazia meno lieve di quanto possa sembrare alla prima, chè di scolaretti tardi, in apparenza svogliati — per la semplice ragione che non sempre un dato metodo scolastico è indistintamente valido a creare quell'atmosfera e quella sintonia per cui le irradiazioni d'una mente penetrano tutti i meandri, talvolta bui o svagati, talora accesi dalle fantasie volanti d'una testolina infantile — è difficile stimolare le attitudini mentali nella educazione collettiva. A chi ignora le varie fasi e complessità del meccanismo cerebrale, tanto i voli dell'immaginazione, quanto i momenti di astrazione si presentano come altrettanti sintomi di vuotaggine.

Ecco il « cervello vuoto » di Edison guidato dalla madre: « Guidato da lei, m'invogliai allo studio, e il lavoro della mente divenne per me la più bella attrattiva. Prima dei dodici anni, avevo già letto « Decadenza e rovina dell'Impero romano » di Gibbon, la « Storia d'Inghilterra » di Hume, l'« Analisi della malinconia » di Durtoy e il « Dizionario delle Scienze ».

« Cominciai a studiare anche i principi di Newton, ma questi, mi dispiace doverlo dire, mi fecero prendere in uggia per un pezzo, le matematiche pure ».

Di nuovo il ragazzo prende in uggia lo studio quando l'esposizione è arida e costringe la fantasia a starsene come un uccellino ingabbiato, o quando lo sviluppo cerebrale è ancora immaturo.

Per procurarsi l'occorrente per i suoi esperimenti ottenne dalla famiglia il permesso di vendere giornali su le linee ferroviarie. E scrive: « Continuai a pubblicare e a ingrandire il mio giornale, e intanto mi svagavo nella

(fot. Atlantich Photo-Gesellschaft, Berlin)
UNO DEI LABORATORI DI EDISON DOVE EGLI HA ESEGUITO I PIÙ GRANDI ESPERIMENTI.

biblioteca pubblica di Detroit, dove lessi tutto, scaffale per scaffale, volume per volume, senza troppo preoccuparmi dell'argomento di ciascun libro. Quella scorpacciata.... intellettuale spiega certe mie conoscenze non solo scientifiche, ma letterarie e artistiche ».

Col far passare due dispacci simultaneamente su lo stesso filo telegrafico comincia la serie delle invenzioni del giovane Tomaso. Seguirono la trovata del « carbon telephone transmitter » per cui la società « Western Union » gli offriva centomila dollari, la macchina per registrare messaggi telegrafici, il perfezionamento della dinamo, le ricerche che fornirono il punto di partenza del diodo Fleming e della termoionica De Forest, la lampadina, la costruzione della piccola batteria elettrica per le automobili, il perfezionamento del cinema parlato.

Ma le invenzioni squisitamente edisoniane sono la lampadina e più ancora il fonografo.

Dopo quali ricerche lunghissime sia riuscito a tenere accesa la lampadina per cento ore è noto. Non lo è altrettanto l'origine del fonografo, anzi sono state pubblicate non poche inesattezze in proposito. Meglio sarà lasciar parlare lo stesso inventore.

« Nominato telegrafista in un villaggio dell'Ovest, partii senza un soldo in tasca, avendo trasformato i miei capitali in libri. Avevo un aspetto così tapino che i miei futuri colleghi mi accolsero con grandi risate, e, a quanto pare, decisero trattarmi come un paria. Mi affidarono un servizio particolarmente delicato: si trattava di trascrivere i dispacci inviati da un telegrafista famoso per la sua velocità.

« Fortunatamente, non solo riuscii a raccogliere i dispacci, ma giunsi perfino a lagnarmi della lentezza esasperante del famoso telegrafista. Ero tanto felice di quella vittoria, che mi misi a cantare. Allora, per la vibrazione della mia voce, un filo d'acciaio mi punse un dito, proprio contro il trasmettitore. Quell'incidente mi diede a pensare. Se avessi potuto registrare i movimenti del filo e riprodurli poi su la stessa superficie, perchè quel filo non avrebbe dovuto parlare?

« *Il fonografo è il risultato d'una puntura a un dito!* ».

« È stato detto che le mie invenzioni sono innumerevoli. Certo ho preso più brevetti di cinque inventori riuniti. Nel 1885 possedevo cinque laboratori. A quell'epoca lavoravo in-

(*fot. Istit. Naz. Luce, Roma*)

EDISON INTERVISTATO DA GIORNALISTI DURANTE LE SUE VACANZE A FORT MYERS.

torno al fonografo, di cui feci il primo esperimento nel modo seguente. Trasportai il modesto apparecchio a New York, negli uffici della rivista *Scientific American,* e precisamente nello studio del signor Peach, al quale dissi che avevo qualche cosa da mostrargli.

— Di che si tratta? — egli domandò.

« Aprii il pacchetto, collocai la macchina sul tavolo, e, mettendomi accanto ad essa, pronunciai lentamente:

— Maria aveva un agnellino...

« L'apparecchio magico ripetè chiaramente la breve frase: « Maria aveva un agnellino ». La sorpresa fu enorme. Ma nessuno cercava la ragione del miracolo. Il fatto pareva così strano che i presenti rinunciavano a capire ».

La stessa rinuncia a capire accompagnò da principio la trovata della lampadina elettrica. È piacevole ascoltarlo dalla prosa saporita e festosa dello stesso inventore.

« Dopo nuovi esperimenti, anche in un altro campo ebbi i risultati che mi aspettavo. Più di seimila sostanze vegetali erano state ricercate e saggiate prima di trovare la sostanza ideale per il filamento situato nell'interno delle lampadine elettriche. E quando finalmente la scovai, nessuno voleva servirsene: tutti avevano paura.

« Alla fine J. P. Morgan mi disse:

— Vi autorizzo a mettere uno di quegli affari nel mio ufficio. Ma se mi uccide o incendia la mia banca, la responsabilità sarà vostra.

Lo sforzo che deve compiere un inventore per raddrizzare le storture della diffidenza suscitata da qualsiasi novità è in proporzione diretta del grado dell'attenzione dal quale è circondato.

La voce degli assenti.

Nessuno forse s'è ancora avveduto che la più utile, la più bella scoperta, la ricchezza davvero provvida è la vita stessa dell'Edison. Vita sobria, fiduciosa, fresca di quella serenità che è coscienza delle proprie doti, fra le quali la resistenza al lavoro, resistenza che, di per sè (date le energie costituzionali di ciascuno) pare che abbia qualcosa di prodigioso.

Le cifre seguenti attestano quali frutti apporti l'amore del sapere alla soluzione di problemi di beneficio generale: si calcola che la produzione dei 4 milioni d'operai occupati nelle industrie italiane abbia il valore di 32 milioni per ogni ora di lavoro, e costi 8 milioni di lire all'ora di salari.

(fot. Istit. Naz. Luce, Roma)

EDISON HOOVER E FORD PRESSO UNA VECCHIA LOCOMOTIVA DEL 1860 PER IL GIUBILEO DELLA LAMPADA INCANDESCENTE (DEARBORN MICH).

pevano che fare e perciò erano venuti in fabbrica. In realtà erano talmente appassionati al lavoro in corso, che nemmeno di domenica avevano potuto tenersene lontani ».

È proprio questa passione per il lavoro la linea divisoria tra il successo e l'insuccesso ».

La capacità di stimolare i fattori della produzione è un raro privilegio concesso a pochissimi. La proprietà di catturare segreti della natura e utilizzarli in opere non mortifere, che apportino davvero un risparmio di tempo, di energia, di

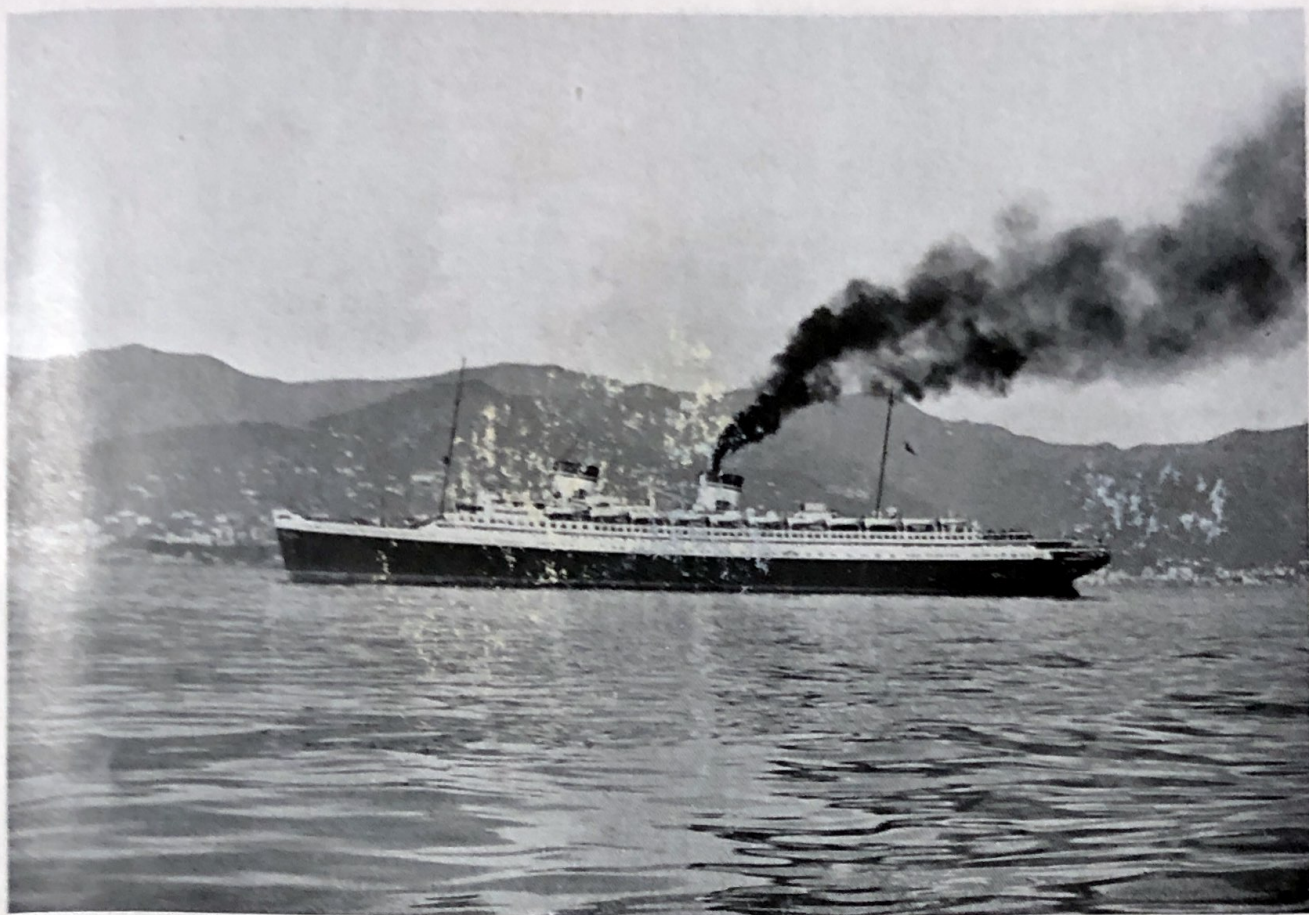
Durante le 600 ore di lavoro che annualmente compie ciascun operaio, per due ore al giorno, in media, si lavora con luce artificiale scarsa, il che apporta una perdita di 6 milioni e 400.000 di lire all'ora. Aumentando la luce fino a renderla tale da poter vedere come con la luce naturale, la produzione non subirebbe la perdita accennata. La spesa annua dell'illuminazione costerebbe 200 milioni di lire, ma offrirebbe un aumento di produzione valutabile per 3 miliardi e 800 milioni di lire all'anno.

Che cosa valga quell'amore della perfezione che gli ingordi di piaceri dozzinali scambiano per manìa, ce lo dice Carlo Edison: « Il suo amore (del padre) per il lavoro è, per così dire, infettivo. Per tenergli testa, tutti i suoi collaboratori, me compreso, devono andare a passo di corsa. Gli uomini delle nostre officine cercano anch'essi di tenersi alla sua altezza. Mi capitò una volta, recentemente, di andare in fabbrica di domenica, e di trovarvi, contro ogni aspettativa, una cinquantina d'uomini nei vari reparti. Quando chiesi che cosa vi fosse d'urgente, borbottarono qualcosa da cui potei intendere che a casa non sa-

salute, costituisce un tesoro di savièzza degno della più affettuosa riconoscenza. La stessa serie di ricerche per affrancare il proprio paese dall'importazione del caucciù, che ebbe l'esito di ottenere la gomma dalla « *golden rod* » (*virga aurea*, detta così per i fiori giallo-oro, della famiglia delle *solidago*) confermano nell'Edison quella irrequietezza leonardiana di concretare sovrattutto quanto possa giovare agli uomini.

Colui che nel suo laboratorio di Menlo Park aveva inciso: « *L'uomo è capace di fare qualunque sacrificio, pur d'evitarsi la pena di riflettere* », non si risparmiava, di certo, in nulla per procurarsi il piacere della meditazione. In compenso s'ebbe la gioia di poter rischiarare le vie della terra continuando l'opera del nostro Volta e d'allietare le case e i cuori con le voci, il canto, il battito degli assenti.

Un giorno, quando l'arte del disco sarà meglio liberata dagli attuali inconvenienti meccanici, le generazioni future potranno riascoltare la parola delle persone più care, con l'illusione consolante che l'ultimo saluto non fu definitivo.

G. B. PALANTI.

(fot. A. Agosto)

IL « REX » NEL GOLFO DI GENOVA.

FASTI DELLA MARINA MERCANTILE ITALIANA

IL "REX" SOLCA I MARI

EFFETTUATE brillantemente le varie prove tecniche (di macchina, di timone, ecc.) e collaudati con l'esito più felice i vari impianti di bordo, il nuovo « super-espresso » delle flotte riunite « Italia » ha iniziato lo scorso mese la serie dei suoi viaggi sulla linea Genova-New York, al cui servizio è destinato.

Superato soltanto, e di poco, dal nordamericano « Leviathan », dai britannici « Majestic » e « Berengaria » e dal germanico « Bremen », il *Rex* è la più grande nave varata dopo la guerra, ed una delle più grandi del mondo (1).

Colle sue 50.000 tonnellate di stazza lorda la nuova, bellissima unità della marina mercantile italiana (la maggior nave costruita finora tra noi) risulta anche una delle più perfette dal punto di vista costruttivo e da quello della modernità dei macchinari e degli impianti, ed è indubbiamente la più poderosa ed imponente per la eccezionale vastità, per il lusso degli ambienti e per il conforto dei servizi. Dotata di una velocità massima di oltre 27 miglia all'ora, essa è in grado di compiere in soli sei giorni e mezzo la traversata Genova-New York: è dunque, oggi, la più rapida nave del mondo.

L'apparato motore occupa la parte centrale dello scafo, per una lunghezza di 135 metri ed è composto, oltre agli ausiliari, di 14 caldaie tubolari a combustibile liquido (nafta) pesanti ciascuna 180 tonnellate, e di quattro serie di turbine Parson ad ingranaggi, a vapore surriscaldato, ad alta pressione, della potenza complessiva di oltre 100 mila cavalli-asse.

(1) I quattro piroscafi sopracitati hanno rispettivamente: 59.957-56.621-52.226-50.000 tonnellate di stazza *netta*.

UNA DELLE QUATTRO COLOSSALI ELICHE DELLA NAVE.

Ciascun gruppo di turbine aziona un'elica di bronzo, a quattro pale, del diametro di 5 metri.

Dati numerici e confronti significativi.

Vediamo di dare al lettore, mediante qualche dato numerico e qualche paragone, un'idea approssimativa della grandiosità della nave.

Lungo m. 268,25 e largo 31, il *Rex* misura, dalla chiglia al ponte di comando, ben metri 36,50 ed ha 11 ponti, dei quali 7 completi e 4 incompleti.

Dalla chiglia alle ciminiere esso supera per altezza, la cupola di S. Marco e, dalla chiglia alla estremità dell'albero principale, la « lanterna » di Genova. Il braccio principale della Galleria Vittorio Emanuele di Milano (lungo m. 196, largo 14,50 ed alto 32) scomparirebbe quasi nei capaci fianchi del colosso, la cui lunghezza supera di ben 111 metri quella esterna del Duomo di Milano (m. 157)!

Quantità ingenti di materiali sono, naturalmente, occorse per la costruzione di uno scafo di proporzioni così mastodontiche: oltre 28.000 tonnellate di lamiere e materiali metallici vari, circa 5 milioni di chiodi, oltre 200 tonnellate di vernici, e così via.

Alla illuminazione elettrica del colosso provvedono delle potenti dinamo azionate da turbine a vapore e capaci di produrre complessivamente ben 4620 kw: quanto basterebbe cioè ad illuminare una città di 150.000 abitanti! Circa 20.000 lampade elettriche sono infatti installate a bordo.

Il *Rex* può alloggiare comodamente oltre 2000 passeggeri, così ripartiti nelle varie classi: 378 di prima, 378 di classe speciale, 410 di classe turistica ed 866 di terza. Per i servizi vari di camera e di coperta richiesti da questa numerosa popolazione di ospiti, sono adibite ben 375 persone, fra le quali si notano 160 camerieri, 133 fra garzoni e « piccoli », e via di séguito.

Date le gigantesche proporzioni della nave, anche i servizi tecnici richiedono l'impiego di un personale assai numeroso. Lo Stato Maggiore comprende infatti ben 51 ufficiali (dei quali 24 ufficiali di macchina), mentre il personale di bassa forza consta di 112 uomini adibiti ai servizi di macchina e di 80 addetti a quelli di coperta.

Nè meno imponenti sono le cifre relative ai servizi logistici, cifre che ci trasportano senz'altro nel regno di Gargantua. Eccone qualcuna.

Le varie cucine hanno una superficie complessiva di 550 mq. e sono in grado di preparare in un'ora 700 tazze di caffè, 1500 tazze di té, 500 « toasts », 1700 panini; mentre il reparto pasticceria può produrre in un giorno 500 torte, 8500 pezzi di piccola pasticceria, 2200 gelati... A questi vari lavori attende un piccolo esercito, composto di 1 « chef », 1 « sotto-chef », 31 cuochi, 36 sguatteri, 6 panettieri, 5 pasticcieri, 5 cambusieri, 2 macellai, 1 gelatiere, 1 bottigliere. La dotazione viveri di bordo comprende 37.000 kg. di carni varie (carne, pesce, polleria), 40.000 kg. di verdure diverse, 30.000 di farine in sacchi e paste, 15.000 kg. fra salumi, formaggi e conserve, 28.000 kg. di frutta ed agrumi, 12.000 kg. fra latte e burro.

E passando nei dominî di Bacco, vi troviamo 15.000 litri di vini da pasto, 7500 bottiglie di vini fini e di spumanti, 10.000 bottiglie di acque minerali e 1500 di liquori.

***

Ma il nuovo transatlantico (che pur vanta 40.000 metri quadrati di superficie dei pavimenti e delle passeggiate) non merita di essere ricordato soltanto per le dimensioni eccezionali del suo complesso.

Esso infatti rappresenta l'ultima parola dell'arte e della tecnica anche per quanto riguarda la vastità, il lusso ed il conforto dei vari ambienti destinati ai passeggieri delle varie classi. Non intendiamo, naturalmente, darne una descrizione anche sommaria, che ci porterebbe troppo oltre; accenneremo soltanto a qualche elemento degno di speciale rilievo.

L'IMPONENTE MURATA DEL « REX », DI UNA SOBRIA ELEGANZA NOVECENTISTICA.

I ponti, come si è già detto, sono 11, e sono così designati, partendo dall' alto: il *ponte del sole* (dove ha sede la cabina di comando, e dove trovano posto la sala nautica, il tiro a segno, la pedana per la scherma e per il pugilato); il *ponte degli sports* (ove sono collocati lo « Squash raquet tennis », i gabinetti per la fisioterapia, la sala di ginnastica); il *ponte di passeggiata* (dove, oltre alla grande passeggiata scoperta, trovano posto il belvedère della classe speciale, la piscina di 1ª classe, il salone delle feste e dei concerti, la grande aula, la grande passeggiata chiusa di 1ª classe, che ha uno sviluppo di 300 metri ed una larghezza media di 6; ecc.).

Seguono, in ordine discendente, i ponti contrassegnati rispettivamente dalle lettere A-B-C-D-E-F-G. Fra essi sono particolarmente notevoli il ponte B, perchè ivi sono situate le sale da pranzo per tutte quante le classi: il salone da pranzo della 1ª classe (superficie 800 mq.) è capace di 400 posti, e così pure quello della classe speciale, mentre la capacità delle sale da pranzo della classe turistica e della terza classe è rispettivamente di 428 e 456 posti.

Da notarsi, oltre alla sontuosità, anche la vastità della grande aula centrale (m. 44 per 18,50) e del salone delle feste (m. 26,50 per 20,50).

Da rilevarsi, sul ponte E, l'autorimessa di bordo, costruita per ospitare 15 automobili e provvista di appositi portelloni di imbarco a murata.

Le sale pubbliche, il cui complesso principale è riunito, come si disse, sul ponte dei saloni, occupano 5 ponti della nave: dal ponte B, dove sono i saloni da pranzo e la Cap-

pella, al ponte degli sports. La Cappella (superf. 135 mq.) è accessibile, da ingressi separati, ai passeggeri di tutte le classi.

Gli appartamenti e le camere di 1ª classe, che occupano anche il ponte C, rappresentano quanto di più comodo e lussuoso può creare oggi l'arte navale: notevoli, specialmente, le cabine con veranda sul ponte dei saloni, piccoli ma sontuosi appartamenti naviganti.

La decorazione degli ambienti di 1ª classe è ispirata allo stile italiano del « 700 », inteso con senso di modernità, mentre sono in istile moderno la Veranda-Caffè, la Piscina ed il Lido.

La classe speciale, a somiglianza della 1ª, è anch'essa dotata di piscina e di lido, con annessa veranda-caffè. Questo fatto, unitamente ad una serie di cabine con bagno, della classe speciale, può considerarsi come una novità assoluta per le seconde classi. Gli alloggi e le sale pubbliche delle classi speciale, turistica e terza sono anch'essi spaziosi ed eleganti, e sul *Rex* i bagni e le docce, per gli alloggi di tutte le classi, sono in proporzione mai raggiunta su altre navi.

La vita a bordo è resa piacevole e variata da un complesso di svaghi di ogni genere. L'ospite di indole tranquilla e meditativa trova infatti a sua disposizione una ricca e sempre aggiornata biblioteca di oltre 2000 volumi, mentre il musicofilo può seguire i concerti quotidiani dell'orchestra, formata da 11 professori, e Tersicore apre ogni sera le sue braccia ai moltissimi suoi devoti di ogni età, sparsi fra le varie classi. Un teatrino ed un ottimo servizio di cinematografo sonoro completano la serie dei divertimenti di bordo.

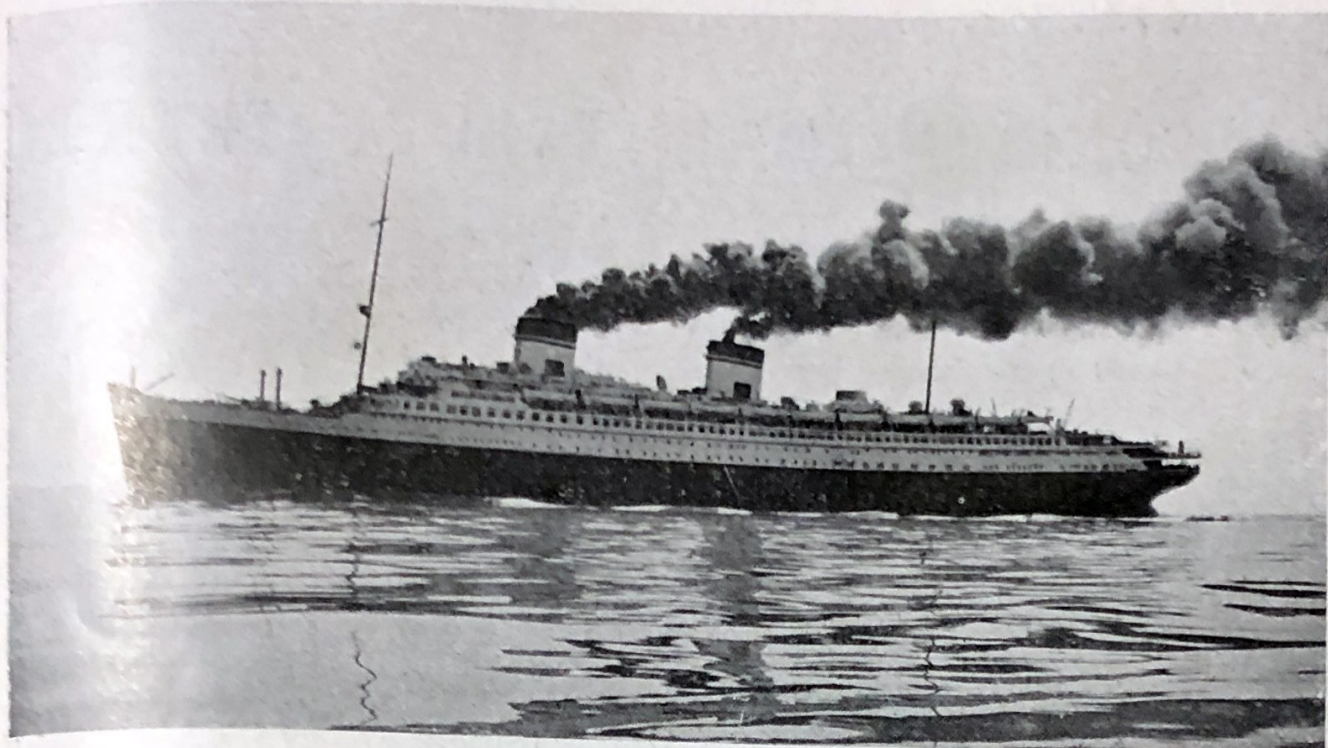
Ed infine i gagliardi sportivi dei due sessi hanno davvero un ampio campo di scelta! Tiro a segno, ben 5 tennis (di cui 4 di dimensioni normali ed 1 di dimensioni ridotte), sale da ginnastica e da scherma, pedane da boxe, piscine per il nuoto. Queste ultime sono in numero di due e sono poste rispettivamente sul ponte di passeggiata (quella di 1ª classe) e sul ponte dei saloni (quella della classe speciale). Misurano m. 7 × 15 ciascuna e possono venire riempite, a volontà, con acqua dolce oppure salata, calda oppure fredda; potenti pompe assicurano il ricambio completo dell'acqua della vasca ogni ora.

Il servizio medico di bordo è affidato a due medici, tre infermieri e tre infermiere. Una importante novità presentata dal *Rex* è data dal completo e sontuoso impianto di Terme per le cure fisioterapiche di ogni genere, comprese quelle del tipo Salsomaggiore. Esso comprende i reparti di diatermia e radioscopia, inalazioni secche ed umide (in quest'ultime viene usata, a scopo terapeutico, l'acqua purissima d'alto mare), il locale « solarium » per le irradiazioni infrarosse ed ultraviolette, quello per il massaggio idroterapico, quelli per le docce ed i massaggi in generale, e quello per i bagni di luce.

Ma il passeggero non si accontenta certo di un viaggio comodo e piacevole: egli vuol sentirsi, anzitutto, sicuro. Anche sotto tal punto di vista il nuovo, rapidissimo colosso può offrire la più completa garanzia e la tranquillità d'animo più assoluta, in quanto rappresenta il « non plus ultra » in materia di impianti e dispositivi destinati alla prevenzione degli infortuni navali (1). La insommergibilità della nave è infatti praticamente assicurata da un sistema di 15 paratie, che la suddividono in altrettanti compartimenti stagni, muniti di porte comandate idraulicamente dal ponte di comando, sul quale è installato il relativo quadro segnalatore. Inoltre la parte centrale dello scafo, per una lunghezza di 135 metri (corrispondente cioè allo sviluppo del reparto macchine) è provvista di intercapedini a murata. Anche l'apparato motore è diviso in vari compartimenti stagni, in modo che, anche in caso di grande avaria della nave, metà delle caldaie e delle turbine, nonchè tutti i servizi principali, potrebbero funzionare.

A bordo sono poi installati tutti i più perfezionati ed efficaci sistemi per la prevenzione, la segnalazione e la estinzione degli incendi. Abbiamo così, sul ponte di comando, la cosiddetta « spia del fumo », complesso di dispositivi la cui sensibilità si spinge fino alla scoperta di una modesta trasgressione al severo « vietato fumare » che vige in certi ambienti.

Sempre sul ponte di comando vi è poi il quadro degli avvisatori automatici, i quali richiamano immediatamente l'attenzione dell'ufficiale di guardia sopra ogni anormale aumento di temperatura che potesse verificarsi nei vari reparti della nave, anche in quelli di-

(1) Una descrizione completa dei più recenti trovati della tecnica in tal materia venne data su « Le Vie d'Italia » del febbraio 1928 (cfr. S. DE CAPITANI: « Mezzi ed impianti per la sicurezza della navigazione », a pagina 147.

IL NUOVO COLOSSO IN NAVIGAZIONE.

sabitati o meno accessibili (stive e simili). Abbondano poi, sul *Rex,* i mezzi di estinzione, costituiti sia da poderose tubazioni ad acqua, sia da impianti centrali ad anidride carbonica ed a schiuma, « foamite », (destinati a spegnere il fuoco per soffocazione, togliendogli cioè il contatto coll'ossigeno dell'aria), sia infine da numerosi estintori, trasportabili ed a mano, funzionanti ad acqua, a schiuma, a tetracloruro di carbonio. Una apposita squadra di 15 pompieri, completamente attrezzata, è adibita a questo importantissimo servizio. Notiamo infine come, a maggiore garanzia, la nave sia stata divisa in compartimenti stagni, anche agli effetti di un possibile incendio, mediante 8 paratie tagliafuoco.

Per quanto riguarda i mezzi di governo, il nuovissimo levriero del mare è munito di doppio sistema di bussole (magnetica e giroscopica), nonchè del cosiddetto « pilota giroscopico », ingegnoso e complesso apparecchio che segnala e corregge automaticamente ogni più piccola deviazione della nave dalla rotta prestabilita. Uno scandaglio ad onde ultrasonore permette poi la tempestiva segnalazione, anche di notte o attraverso la nebbia più fitta, di eventuali ostacoli invisibili, posti sul cammino della nave.

Abbondanti e modernissime le imbarcazioni di salvataggio, che sono in numero di 24: di esse 22 sono a motore, e 4 sono munite di impianto radio. Tutte sono del tipo insommergibile, a casse d'aria; la loro capacità è di 145 persone ciascuna.

Particolarmente notevole è infine, a bordo del *Rex,* l'impianto radio, che comprende una stazione trasmittente e ricevente di lunga portata, per onde lunghe e medie; una stazione ad onde corte; una stazione radiotelefonica trasmittente e ricevente; un avvisatore automatico Marconi per le segnalazioni di soccorso. La nave, in tal modo, non risulta mai isolata, in nessun momento del suo viaggio, perchè il raggio d'azione normale degli impianti le consente di comunicare direttamente con l'America non appena lasciata l'Italia, e con tutte le stazioni europee, non appena lasciata l'America.

Da quel poco che si è potuto qui accennare, il lettore avrà avuto modo di constatare come la nuova potentissima unità che si accinge a contendere alle rivali straniere il primato dei mari, sia ben degna del nome che porterà, sicuro auspicio, nel mondo.

E. DE FRANCISCI.

BALCONI MONUMENTALI A TRENTO

Dove la funzione estetica del balcone, nello scomparto architettonico dei prospetti edificiali, dovea venir viepiù valorizzata, era in Venezia (benchè Viterbo conoscesse già gli effetti suggestivi delle possenti balconate medievali), e per merito di quel singolarissimo gotico lagunare che, nella prodiga sua fioritura, per tutto profondeva la grazia aerea dei balconcini pensili sui palpitanti canali e sulle minuscole rade.

L'architettura veneta del Rinascimento, per meglio animare le sue policrome impostature, adottò poi largamente quest'elemento, che, dal Cinquecento in poi, ed ovunque, organicamente raccordato ai portali, assurse addirittura a fattore essenziale, nella determinazione di particolari effetti monumentali sui preminenti edifici.

Astraendo, però, dal carattere propriamente medievale dei balconi, converrà osservare com'essi presentino i più interessanti e pittoreschi aspetti nel Quattrocento, quando gli edifici, nella tendenza pittorica del loro addobbo esteriore, non esigevano ancora una rigorosa osservanza di rapporti stilistici, e agli architetti era così concesso di sbizzarrire la fantasia nella ricerca dei più graziosi e, talvolta, fin prolissi effetti decorativi: al che meglio prestavansi portali, finestre e balconcini; o, ancora, all'epoca del Barocco, quando la più sbrigliata fantasia presiedeva alla determinazione delle più eccentriche forme strutturali e ornamentali, e balconi e balconate trovavano degno posto fin sulle fastose facciate delle chiese; mentre, nel periodo aureo del Cinquecento e in quello neoclassico dell'Ottocento, tali strutture dovevano subordinare il loro sviluppo costruttivo e decorativo al più complesso sistema architettonico, con esso componendo un tutto organico e indissolubile.

UNA DELLE LOGGETTE PENSILI DEL PALAZZO MONTE (SEC. XV-XVI) SUL CANTONE.

Purtroppo (s' intende nei confronti di un apprezzamento puramente estetico) la moderna architettura civile, con le sue prosaiche esigenze di praticità e d'economia, ha, per così dire, volgarizzato l'uso di questo signorile elemento, standardizzandone — passi la parola — le molteplici e vaghissime forme, in un «tipo» economico ad uso borghese, che ne fa sinceramente rimpiangere la misurata grazia ed il sentito gusto decorativo.

***

Non che a Trento, fedele depositaria, e specialmente in arte, di venete tradizioni, l'arte monumentale abbia protesa la dovizia dei marmorei balconi che fregiano i pa-

lazzi veneziani, vicentini e veronesi; ma essa, di riscontro, li ha, qui, talvolta, peculiarmente improntati di pregi stilistici su quegli edifici che non potevano, come altrove ammantarsi di sontuosi e loquaci apparati. E nelle più caratteristiche vie della città vecchia, balconi e balconcini interrompono, col vario loro profilo, le monotone prospettive delle « case aggiunte alle case »; ravvivano le decrepite e smunte facciate degli antichi palazzi: sia rattenendo in tenue fugacissima sagoma la erompente vita delle loro forme, quasi per non turbare il fervido ritmo dei colori sulle case istoriate, o rinnovando qui, nel cuore dell'Alpe, la grazia veneziana delle loggette pensili; sia imponendo per lunga vista la maestosa e classica fisionomia, o inquadrando elegantemente l'elaborato racemo di ferro battuto; sia gravando gli affaticati dorsi di barbute cariatidi, svolgendo le sinuose anse balaustrate sopra il tortuoso slancio delle colonne tortili, o nobilitati solo dalla maliosa patina del tempo, protendendo entro gli angusti vicoli le corrose ringhiere frangiate di verde a cogliere lo spiraglio di sole che accende la vermiglia nota dell'immancabile geranio; o che, sonore chiazze floreali, pendano sulle brevi piazze e sui recinti cortili delle vecchie abitazioni patrizie a spiare l'intima animazione di quelle e a vegliare, di questi, l'aristocratica tranquillità ognor più turbata.

QUADRIFORA CON BALCONCINO DEL PALAZZO GEREMIA (SEC. XV), IN VIA BELENZANI.

***

Motivo precipuamente ornamentale pure a Trento, dunque, i balconi, quando sui bei palazzi lombardeschi e vivacemente istoriati (Geremia e Alberti-Colico in via Rodolfo Belenzani e dal Monte sul Cantone, dei secoli XV e XVI), che celebrano le cesaree ospitalità e le conciliari adunanze, variano con delicato tono la nobile simmetria delle venete strutture, discretamente protendendo sulle flessuose mensole i plutei minutamente traforati e finemente inquadrati, sotto la scolta araldica dei marmorei leoncini accovacciati; o, più evidentemente, strutturale-ornamentale, quando ne accentuano la maggior demarcazione architettonica con replicato ritmo e più complesse sagome dei parapetti balaustrati.

Ma, elemento pronunciatamente architettonico, quand'essi decorano i palazzi sorti a Trento, dopo che il genio munifico e versatile del principe vescovo Bernardo Clesio

(1514-1539) vi ebbe promessa e favorita la prodigiosa Rinascita.

Il balcone (XVI secolo), che sull'imponente fronte del Buonconsiglio si erge, sopra il poderoso sporto dalle robuste impostature, e spazia sulla città tutta, nella classica evidenza elementare della propria struttura sintetizza, infatti, magnificamente il carattere cinquecentesco del palazzo clesiano, e ne sottolinea con singolare efficacia il misurato genio decorativo, sfruttando i colori araldici clesiani nell'alterno contrasto dei marmi rossi e bianchi, e le imprese nel fastigio a cornucopie; e sembra, nel ricomposto decoro, poi che la principesca dimora vide rivendicato il proprio originale splendore contro le barbare manomissioni e superfetazioni, ch' esso attenda l' affacciarsi del porporato signore, ritornato da secolare bando a sanzionare di sua presenza la spirituale paternità dell'opera risorta.

Ed ecco riflettersi questa severa nobilissima impronta che, per antonomasia, si potrà definire clesiana, nelle linee pretenziose dei balconcini prospicienti i fioriti giardini del « Magno Palazzo », o in quelle modeste e disadorne che segnano d'un aristocratico aggetto l'umile prospetto d' una casa in via Suffragio; per affermarsi ben definita nel bellissimo balcone (secolo XVI) di casa Rella in via S. Pietro, il quale s'ammanta, però, d'attorno alla melodiosa sonorità dell'arco, d'una più ricca veste ornamentale: ingemmata dalle levigatissime commettiture di marmo nero, rabescata dai delicati bassorilievi dei capitelli e dei modiglioni, e rinsaldata dalle leggiadre testine alate, che, a mo' di borchie, legano i capi della tenue trama; fino a riapparire, ringagliardita, nella tenace balconata angolare che, in via Galileo Galilei, corona la rupestre massività di un barbacane.

SPORTO E BALCONE (SEC. XVI) SUL « MAGNO PALAZZO » DEL CASTELLO DEL BUON CONSIGLIO.

Ma aggraziatissimo e originale, presso il Teatro in via Oss-Mazzurana, un poggiolo ostenta la sua sgargiante esposizione floreale, di fra il geniale racemo di ferro battuto, legato in pietra.

***

Rivelano, invece, quella raggiunta semplificazione sintetica degli elementi strutturali-decorativi — obiettivo fondamentale degli architetti classicheggianti della seconda metà del secolo XVI — gli ingressi dei palazzi Roccabruna, nella riposta e tranquilla via di S. Trinità, e Galasso, dalle solenni linee palladiane, in via Roma, tutt'e due della fine del Cinquecento; sui quali il balcone, costretto a fungere da organico complemento del portale, suscita piacevoli contrasti con la propria elegantissima balaustrata e la rustica compostezza dell'accesso, e s'appiattisce, qui, e s'allunga, oltre misura, per degnamente architravare l'amplissimo sviluppo strutturale dell'ingresso.

Ma ad abbassare di tono l'impressione alquanto fredda e compassata di simili concezioni, e a stemperarla in più vivaci e fantasiose visioni, ecco la esuberante vita dei secenteschi monumentali ingressi, ove i balconi offrono, ai portali, variatissime possibilità di sviluppi archi-

tettonici e al pensiero decorativo, inesauribili fonti di rigogliose fioriture; ravvivando, così, nelle vie e nelle piazze della città del Concilio, le memorie dell'ampolloso costume del più bizzarro secolo. Concavità profonde e dense d'ombra, da cui emergono lividi mascheroni umani o leonine fauci spalancate, danno risalto a convessità rutilanti su cui arridono vezzosi puttini o a cui s'abbarbica una ricca flora stilizzata; marmorei festoni svolazzanti nel roteante vortice di gigantesche volute, s'appongono a masse riposanti in suggestiva possanza; trabeazioni stroncate e cornici contorte sovrastano l'impeto elicoidale dei supporti... tutto mosso e concluso in uno strano apparato, avvicendato di marmi finemente lavorati e di pietre rozzamente sbozzate.

Eppure una logica aderenza del tema decorativo a quello costruttivo, informa dal sommo alla base il superbo portale (sec. XVII-XVIII) del palazzo Sardagna in via Calepina. Sopra le rustiche bozze dei semi-pilastri, alternativamente pausate da sommari e piatti rilievi, trova saldissima base l'immane sforzo delle ben sculte cariatidi, che, nella palese tensione muscolare, nella raccolta e potente arcata dei dorsi e nell'indovinata dinamica mossa delle membra, giustificano efficacemente il loro ufficio di sostegni, in funzione di capitelli, alla ben ferma balconata. Ma ove trionfano e la geniale originalità del concetto e l'aristocratica abilità dello scalpello, è nel florido candore dei tre putti, i quali, nell'attitudine soavemente tranquilla e inconsapevole, incidono sinuosi segni chiari e accendono morbide luminosità sul fondo cupo della genuina apertura; ove i contrasti d'ombra e di luce, trascinati lungo le cornici profondamente incise, ascendono a dominare complessi nel fastigio stemmato, pur esso sorretto da leggiadrissima grazia di puttini. Trentino è l'artefice, sia egli Cristoforo Benedetti o Francesco Barbacovi, che seppe, nell'equilibrato gioco delle masse animate d'elegantissime forme scultorie, conferire all'opera una classica monumentalità.

BALCONE DI CASA RELLA, (SEC. XVI) IN VIA SAN PIETRO.

Monumentalità che si stempera in un più largo spartito decorativo e in una più eccentrica concezione strutturale, quando, sull'ingresso del palazzo Larcher (secolo XVIII) in via Mazzini, le cariatidi suppliscono alla deficienza delle brevi colonne, per raggiungere il colmo della poligona colossale arcata, e si rizzano, quasi in equilibrio labile, sui capitelli di queste, per sorreggere con ostentato sforzo il debole e accidentato aggetto del loggiato, che perde inoltre in consistenza di peso, con la vaga chiusura metallica. Enfaticamente risolto, quindi, il classico motivo del palazzo Sardagna, ma non scevro d'un originalissimo gusto decorativo che, nell'estenuante incontro delle curve e degli spigoli, maschera lodevolmente la scarsa logicità co-

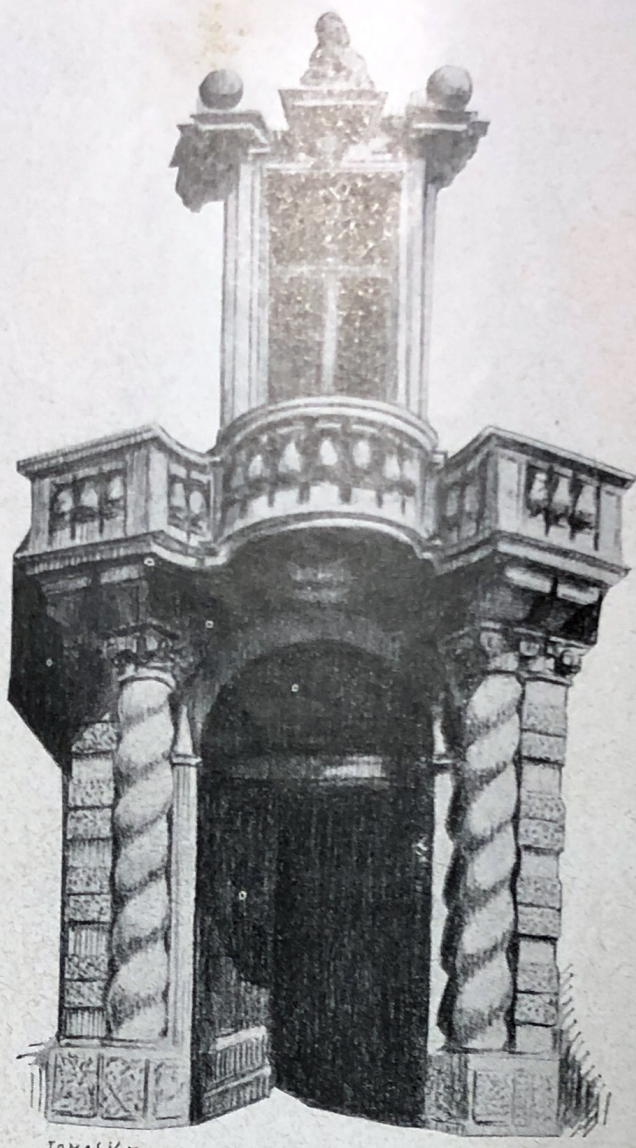
struttiva. E, ancora in via Rodolfo Belenzani, che, fiancheggiata da storici edifici mena diritto a piazza Duomo, il palazzotto Ferrari: barocchissima quinta sullo stupendo fondale della piazza, sprigiona dal berniniano motivo del portale potenti effetti chiaroscurali, che si moltiplicano, con voce esasperante, nei ritorti aggetti dei mensoloni e nella borrominesca sagoma del terrazzo, per emergere violenti dai rilievi a tutto tondo sui graduati architravi delle imposte. Ed è il balcone, pure qui, che conferisce al portale tanta vivacità costruttiva; chè, per esso, i supporti possono rizzarsi liberi nella tòrtile mossa, e, per esso ancora, le cornici, accartocciate alla sommità dell'arco, possono svolgersi e librarsi a foggia di modiglioni: geniale ed equilibrata composizione, che troverà una più tranquilla eco, sul palazzo ex-Baron Menghin in via Roma, ma che degenererà, poi, macchinosa, nel palazzo Salvadori in Piazza della Mostra, ove i fasci serrati delle colonne abbinate e percorse dalla rustica serpentina a rilievo, e dei semi-pilastri, pur essi scanditi dalla alterna vicenda delle rustiche bozze, sembrano qui grottescamente vibrare sotto il peso del greve e rigonfio balcone fiorito di acanto; mentre la pietra, nella rozza lavorazione, pare abbia voluto ritenere il carattere della nativa roccia, reagire ai varî tentativi dello scalpello di rilevarvi grotteschi e mascheroni. Eppure, questo palazzo, interessante esemplare di settecentesca architettura per ville suburbane, ad onta del barocchismo trionfante nei portali e del roccocò timidamente affiorante nelle incorniciature delle finestre, armonizza singolarmente, forse per il tenace grigiore che tutto lo riveste, con la vetusta mole del Castelvecchio e col suo sperone avanzato della cinta clesiana, riuscendo a comporre, con quei fondali, un suggestivo scenario d'attorno alla cilindrica torre dominante.

PORTALE CON BALCONE (SEC. XVII-XVIII) DEL PALAZZO SARDAGNA.

E poi balconi ancora, marmorei, bruni e severi, sovra gli austeri ingressi del palazzo

PORTALE E LOGGIATO DEL PALAZZO LARCHER (SEC. XVIII), IN VIA CALEPINA.

Bortolazzi in Largo Carducci, metallici e civettuoli, sulle facciate addobbate dal frivolo Settecento; aulici o cimiteriali, nelle ottocentesche sagome, che raramente e solo per certe palladiane reminiscenze raggiungono nobiltà d'espressione; rigidi e stereotipati nello stile floreale dalle residuali lumeggiature auree, rispecchianti, infine, ben noti motivi antichi, sulle moderne palazzine dalle pretese intonazioni ambientali. Ma troppo lunga e noiosa ne riuscirebbe la singola enumerazione ch'esulerebbe, per di più, dall'intento di queste poche righe: di passare, cioè, in fuggevole rivista i più notevoli balconi che, ac-

canto alla grazia cesellata di numerosi portali, apparano signorilmente case e palazzi della vecchia Trento. Ma da questa, sia pur rapida, rassegna non si potrà omettere l'imponente ingresso (anno 1800) del Palazzo Pretorio, che, in Piazza Vittorio Eman. III, scandisce d'una solenne nota classica l'eterogenea armonia che risuona dalla romanica mole della Cattedrale e dalle trifore e dalla merlatura del dugentesco Castelletto, alla medievale Torre quadrata; dall'originale aggruppamento delle case, sopra le varie teorie dei portici, e dal magnifico soffio di Rinascenza che di quelle ravviva i prospetti, al gioco vario e complesso dei tritoni e dell'acqua sulla Fontana; ma che raggiunge il diapason d'un sublime accordo, quando — elevandosi dalle torri e dai campanili in guardia — s'estende a dilagare fino alla lontana vigile chiostra alpina che limita gli orizzonti.

PORTALE BALCONATO DEL PALAZZO IN VIA BELENZANI.

E davanti al Palazzo Pretorio, quasi nell'àmbito dell'imponente portale e sotto l'egida del massiccio balcone, fregiato dall'Aquila trentina e scortato dalle simboliche statue della Giustizia e della Verità, il primo Sindaco di Trento, il 10 ottobre 1920, proclamava « ...la legge che sanciva giusto confine alla Terra redenta - da schiavitù straniera... » mentre il popolo dalla Piazza acclamando « ...riconosceva l'antica devozione all'Italia » e da tutti i balconi pavesati garriva il Tricolore, radioso al nuovo sole della Patria Vittoriosa.

GIULIO DE CARLI.

(Disegni del Pittore Cornelio Tomasi).

A brevissima distanza dalla nuova edizione del « *Veneto* » esce la Guida, anch'essa rifusa e aggiornata, che descrive

LA VENEZIA TRIDENTINA E IL CADORE

All'indomani della Vittoria, negli anni 1920 e 1921, il Touring distribuiva ai propri Soci (allora 200 mila) la « Guida delle Tre Venezie » che, oltre al Veneto, comprendeva quelle terre per cui non invano si era sacrificato il fiore della gioventù italiana. Nel 1925 una seconda edizione che, portava correzioni, aggiornamenti e aggiunte, non fu distribuita gratuitamente ma messa in vendita in numero assai limitato. Circa 200 mila sono dunque gli attuali Soci del Touring che non la posseggono.

La III edizione (agosto 1932) è un completo rifacimento (vedere articolo « Nel cerchio magico delle Venezie », nel fascicolo di agosto) che tiene conto di tutti i mutamenti verificatisi, sia nel campo dell'ospitalità (alberghi, rifugi alpini), sia in quello della viabilità e dei trasporti dell' edilizia, dell' alpinismo, dell' arte ecc. Secondo il criterio generale adottato per le nuove edizioni della Guida d'Italia, di seguire cioè la divisione regionale, il presente volume è del tutto indipendente dagli altri ed ha quindi un proprio « Sguardo d'insieme », che sintetizza in 42 pagine i vari aspetti della regione.

La Guida *Venezia Tridentina e Cadore* (oltre 650 pagine, con 19 carte geografiche, 5 piante di città, 17 stemmi) è in vendita alle seguenti condizioni: per i Soci: **L. 18** alla Sede del T. C. I.; **L. 20** in Italia e Colonie; **L. 22** all'Estero. Per i non Soci, il doppio.

Il Touring pensa di informare la gran massa de' suoi Soci su un argomento di particolare importanza per la sicurezza della Nazione: la « guerra chimica e la difesa antigas ».

Esso non interessa più solamente il chimico, bensì anche l'ingegnere per ciò che concerne le norme edilizie, il medico per le cure da apportarsi ai colpiti, il costruttore per la scelta giudiziosa dei materiali più atti a resistere all'azione corrosiva di alcuni gas ed i cittadini tutti per la difesa della propria vita.

Perciò ogni pubblicazione che renda accessibile anche al profano questo appassionante problema sembra meritevole della più larga diffusione, quale possono assicurarle le nostre pubblicazioni periodiche. È superfluo aggiungere che il voto nostro e di tutti gli uomini di senno e di cuore è che presto, per concorde volere dei Paesi civili, questo barbaro, inumano mezzo di guerra sia per sempre proscritto.

Alla conferenza per il disarmo (1932), il Governo Italiano, animato dal sincero proposito di sollecitare il raggiungimento di una duratura pace nel mondo, ha fatto sua la proposta di abolire completamente ogni mezzo d'aggressione chimica unitamente agli altri mezzi indicati nel « memorandum » presentato il 19 febbraio ultimo scorso.

Come mai questo accenno così preciso alla guerra chimica che dovrebbe ormai essere proscritta dalla conferenza di Ginevra del 1925, alla quale anche l'Italia aderì a suo tempo?

La cosa è abbastanza semplice se si considera che la guerra chimica, pur essendo stata preventivamente abolita dai Trattati, venne, e assai largamente, impiegata durante la guerra mondiale.

Perciò le Croci-Rosse di tutto il mondo sono concordi nello spronare i vari Stati — come se le convenzioni non esistessero — a propagandare fra la popolazione civile la necessità di difendersi contro l'offesa chimica: per di più, in un Atto pubblico della Società delle Nazioni del 1924, è detto che il vero pericolo sta nel confidare eccessivamente nel valore delle convenzioni internazionali.

FIG. 1 - LA IMPRESSIONANTE COPERTINA DI UNA PUBBLICAZIONE SULLA GUERRA CHIMICA.

Saranno perciò passati in rapida rassegna i vari elementi della guerra chimica, considerando in particolar modo i mezzi di difesa della popolazione civile.

Che cosa sono gli "aggressivi„?

Un aggressivo chimico (1) è un corpo gassoso (oppure una miscela di gas) od un liquido (polverizzato o vaporizzato) od un corpo solido molto diviso, che rende l'at-

(1) Gli aggressivi chimici sono noti anche sotto il nome di gas tossici, gas asfissianti, gas di combattimento, ecc.

mosfera nociva o irrespirabile. Nei primi tempi della guerra 1914-1918 si ricorse a veri gas (da cui il primitivo nome di « gas di combattimento »), ma in seguito si adoperarono anche sostanze liquide e solide, e da ciò è venuta l'attuale definizione generica di « aggressivi chimici ».

FIG. 2 - MANIFESTO DI PROPAGANDA POLACCO PER LA DIFESA ANTIGAS DELLA POPOLAZIONE CIVILE (1).

(1) *Traduzione.* « Nelle trincee francesi suonano le campane d'allarme e lanciano nello spazio il richiamo: gas-gas-gas. Non passa quasi giorno senza che l'allarme minaccioso si ripeta sul fronte; il suono acuto della campana avverte: Attenzione! gas-gas-gas.

« La guerra è passata; le trincee sono scomparse, i campi distrutti ed avvelenati della Francia si sono coperti di fiori; le città distrutte sono state ricostruite; la popolazione è tornata alle proprie case, al tranquillo lavoro; però la pace non è tornata: nel cuore degli uomini domina il timore di un nuovo cataclisma bellico; negli animi echeggiano le campane d'allarme: gas-gas-gas.

« Si organizzano le difese antigas e si riuniscono congressi internazionali per proibire l'impiego dell'arma chimica; anche coloro che scatenarono nel mondo questa follia distruttiva sembra vogliano rinunciarvi.

« Però non si spegne il suono della campana d'allarme e l'eco ripete: Attenzione! gas-gas-gas ».

Una delle classificazioni più note delle sostanze aggressive è quella stabilita considerando le azioni provocate nell'organismo umano. Si hanno così: *aggressivi soffocanti* (che provocano tosse, lesioni polmonari e, a volte, la morte per asfissia): cloro, fosgene, ecc.; *aggressivi lacrimogeni* (colpiscono e irritano immediatamente gli occhi, provocando la lacrimazione e rendendo impossibile per qualche tempo la netta visione): cloropicrina, cloro acetofenone, ecc.; *aggressivi sternutatorî* (provocano starnuti, tosse, vomito e costringono il colpito a togliersi la maschera quando questa non offra una perfetta protezione): arsine, ecc.; *aggressivi vescicatorî o caustici della pelle* (attaccano profondamente la pelle, producendovi, dopo qualche tempo, vesciche ed ustioni simili a scottature, pur senza risparmiare le vie respiratorie e gli occhi): iprite, lewisite, ecc.

Come si ottengono i vari aggressivi chimici. - È possibile proibirne la fabbricazione o lo studio?

La produzione in genere delle sostanze aggressive è in intima relazione con l'industria dei coloranti, ed i processi di fabbricazione di alcuni « gas » o coincidono anzi in varie fasi con quelli della preparazione di colori, esplosivi, prodotti farmaceutici, ecc., oppure trovano, negli impianti già esistenti per la fabbricazione di queste sostanze, tutto quello che necessita per essi; in questo caso l'*aggressivo* è uno dei prodotti intermedi per la preparazione del colore.

Si può dire nel complesso che la maggior parte degli aggressivi chimici finora usati sono impiegati comunemente nell'industria.

Così il cloro, che è uno dei sottoprodotti della fabbricazione della soda elettrolitica, viene adoperato come disinfettante e decolorante, ecc.: esso trova impiego nella preparazione della cellulosa per carta, dell'ipoclorito di calcio, del bromo e di alcuni colori (neri allo zolfo) per tintura del cotone.

Il bromo viene usato per scopi farmaceutici (preparazione di calmanti, ecc.), fotografici, nella fabbricazione di alcuni colori d'anilina (le cosidette « eosine »), ecc.

Il fosgene trova un importante impiego nella fabbricazione di una numerosa serie di sostanze coloranti (derivanti dal bi- e trifenilmetano).

Le arsine sono utilizzate per la preparazione di varie sostanze medicinali; l'acido cianidrico trova applicazione nella metallurgia di leghe preziose; il prodotto di partenza per la fabbricazione dell'iprite — con il metodo tedesco — serve per la produzione dell'indaco sintetico, ecc.

Si comprende quindi facilmente come sia difficile fare una netta distinzione fra le sostanze fabbricabili ad esclusivo scopo bellico e quelle occorrenti per le industrie di pace. Perciò, nei confronti di un nemico sleale e sprezzante degli accordi stipulati, si troverà a mal partito quel paese che non abbia fin dal tempo di pace un'industria chimica potente, con la quale attrezzarsi rapidamente per la produzione di determinate sostanze, in relazione alla natura dei prodotti comunemente fabbricati.

FIG. 3 - VESTITI ANTIPRITICI E MASCHERE DI FABBRICAZIONE ITALIANA.

Occorre altresì notare che degli aggressivi chimici usati durante la guerra 1914-18 la maggior parte era già conosciuta: solo la loro possibilità di applicazione ad uso militari era stata poco prevista. Ma nell'avvenire, qualora anche non si cercassero deliberatamente nuove sostanze aggressive, queste tuttavia potrebbero essere ugualmente trovate dai chimici come naturale conseguenza delle loro svariate ricerche ed investigazioni di indole generale sulle sostanze chimiche.

Quale è l'aggressivo più temibile?

Ad evitare perciò tristi sorprese in questo campo delle possibilità chimiche, è necessaria la vigile attenzione di tutti, formando in ognuno quella « coscienza chimica » indispensabile per la difesa dai pericoli gravi e mortali al momento opportuno.

Attualmente si può ritenere, senza tema d'errare, che il più terribile degli aggressivi chimici sia l'iprite (chimicamente: solfuro di etile biclorurato), avente, come già si è detto, una prevalente azione vescicatoria. Per la pelle non vi è altra protezione contro l'iprite se non quella di speciali indumenti detti antipritici (fig. 1), che praticamente non possono essere indossati da tutti per il notevole impedimento che ne deriva ai movimenti della persona. Per di più questi indumenti hanno una limitata durata.

Le materie prime occorrenti per la preparazione dell'iprite, secondo uno dei metodi, sono: l'alcool etilico, il cloro e lo zolfo. Quando è pura, l'iprite si presenta sotto forma di un liquido oleoso, incolore, ad alto punto d'ebollizione (217°), avente un odore che ricorda quello della mostarda. Reagisce con gli agenti ossidanti (come il permanganato potassico, il cloruro di calce, ecc.) perdendo le sue caratteristiche aggressive: per questo motivo si adopera il cloruro di calcio per la disinfezione (bonifica) dei locali e dei terreni infettati con l'iprite.

Caratterizzano l'iprite la sua elevata persistenza sul terreno e l'effetto ritardato con cui agisce. Inoltre essa infetta ogni cosa con la quale venga a contatto e perciò anche i vestiti toccati dall'aggressivo vanno cambiati.

Ad aumentare l'insidiosità dell'iprite (1)

(1) Non ancora è stato possibile trovare un reattivo che sveli l'iprite nelle proporzioni di mmg. 0,07 per litro d'aria, quantità al di sopra della quale essa mani-

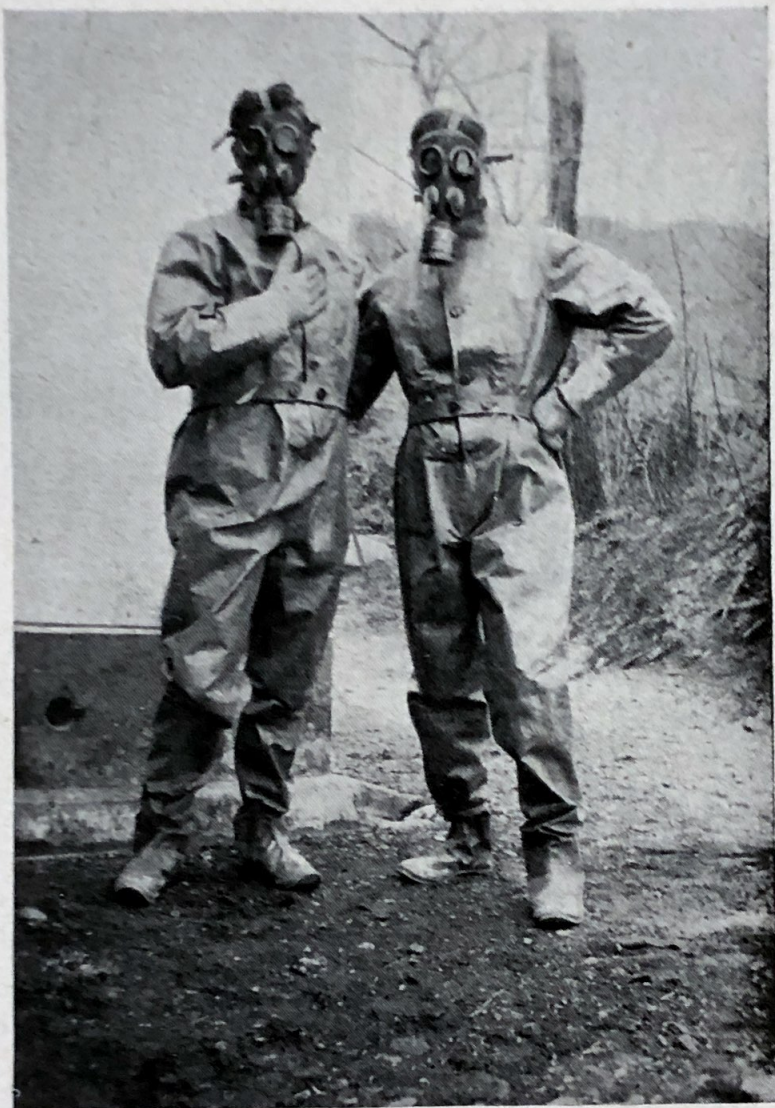



FIG. 4 - MASCHERA ANTIGAS A FILTRO.

contribuisce il fatto che, a motivo del suo debole odore, non è facilmente rilevabile sul terreno dove è caduta.

Come difendersi dai gas?

Quanto si attiene alla difesa contro gli aggressivi chimici può suddividersi in due categorie: protezione individuale e protezione collettiva.

La protezione *individuale* deve garantire le vie respiratorie, gli organi della vista (con le maschere a filtro o i cosidetti « autoprotettori »), nonchè la pelle del corpo (con gli appositi indumenti protettivi).

La protezione collettiva deve garantire persone, quadrupedi e materiali dagli effetti degli aggressivi chimici nelle località ove può manifestarsene l'azione.

I varî apparecchi di protezione individuale possono suddividersi in due categorie:

Apparecchi a filtro. — Con essi l'uomo inspira l'aria esterna opportunamente purificata mediante apposito filtro, contenente sostanze (1) capaci d'assorbire e neutralizzare gli aggressivi chimici (fig. 4).

Però i filtri sono sempre suscettibili d'essere attraversati da un nuovo aggressivo che non sia neutralizzato dalle sostanze contenute nel filtro stesso, ed inoltre essi non possono proteggere l'individuo in una atmosfera ad elevata concentrazione di gas (tale cioè da superare la capacità neutralizzante dei filtri) o che contenga meno del 13 % d'ossigeno: in quest'ultimo caso l'organismo, per ragioni fisiologiche, resta notevolmente danneggiato perchè i polmoni non hanno la quantità di ossigeno n cessaria per il regolare funzionamento del meccanismo respiratorio.

Ecco qu'ıdi la ragione di una seconda categoria di mezzi di difesa antigas: gli *apparecchi isolanti*, detti anche « autoprotettori » (fig. 5). Questi isolano completamente l'individuo dall'ambiente esterno, proteggendolo da qualunque sorpresa, poichè gli permettono di respirare dell'ossigeno di cui deve, però, recare sempre con sè una riserva.

L'autoprotettore, attualmente, presenta alcuni inconvenienti, quali: il costo (circa Lire 1000), il peso (circa 5 kg.), l'ingombro, la minima durata di funzionamento (al massimo 2 ore), tanto che non si può pensare di distribuirlo a tutti; perciò nei vari paesi si sono adottate — salvo per speciali reparti che usano gli autoprotettori — le maschere a filtro.

Il problema della protezione *collettiva* della popolazione civile è complicato perchè vi sono da temere non solo le bombe a gas ma anche quelle esplosive ed, infine, quelle incendiarie.

E' subito da notare che la difesa passiva della popolazione civile contro gli aggressivi chimici non è un problema in sè stesso tecnicamente insolubile: le difficoltà risiedono principalmente nell'*organizzazione*, che deve essere completa e preparata fin dal tempo di pace, e nella questione del *costo* di questa organizzazione preventiva, che non è piccolo.

E' da rilevare altresì che, per la buona riu-

---

festa le sue qualità aggressive. Un concorso internazionale, bandito nel 1931, per la ricerca di un rivelatore, non ha potuto aggiudicare il vistoso premio di 10.000 frs. svizzeri, non essendo alcun concorrente riuscito ad ottenere i requisiti di sensibilità richiesti.

(1) I filtri contengono di solito un carbone speciale fornito di alto potere assorbente, granuli di calce sodata, permanganato potassico, urotropina e del cotone o della carta preparata con cellulosa al solfato di sodio. Queste due ultime sostanze servono per fissare le arsine. I filtri destinati a fissare l'ossido di carbonio contengono alcuni ossidi metallici, di rame, di manganese, ecc. costituenti la cosidetta « hopcalite ».

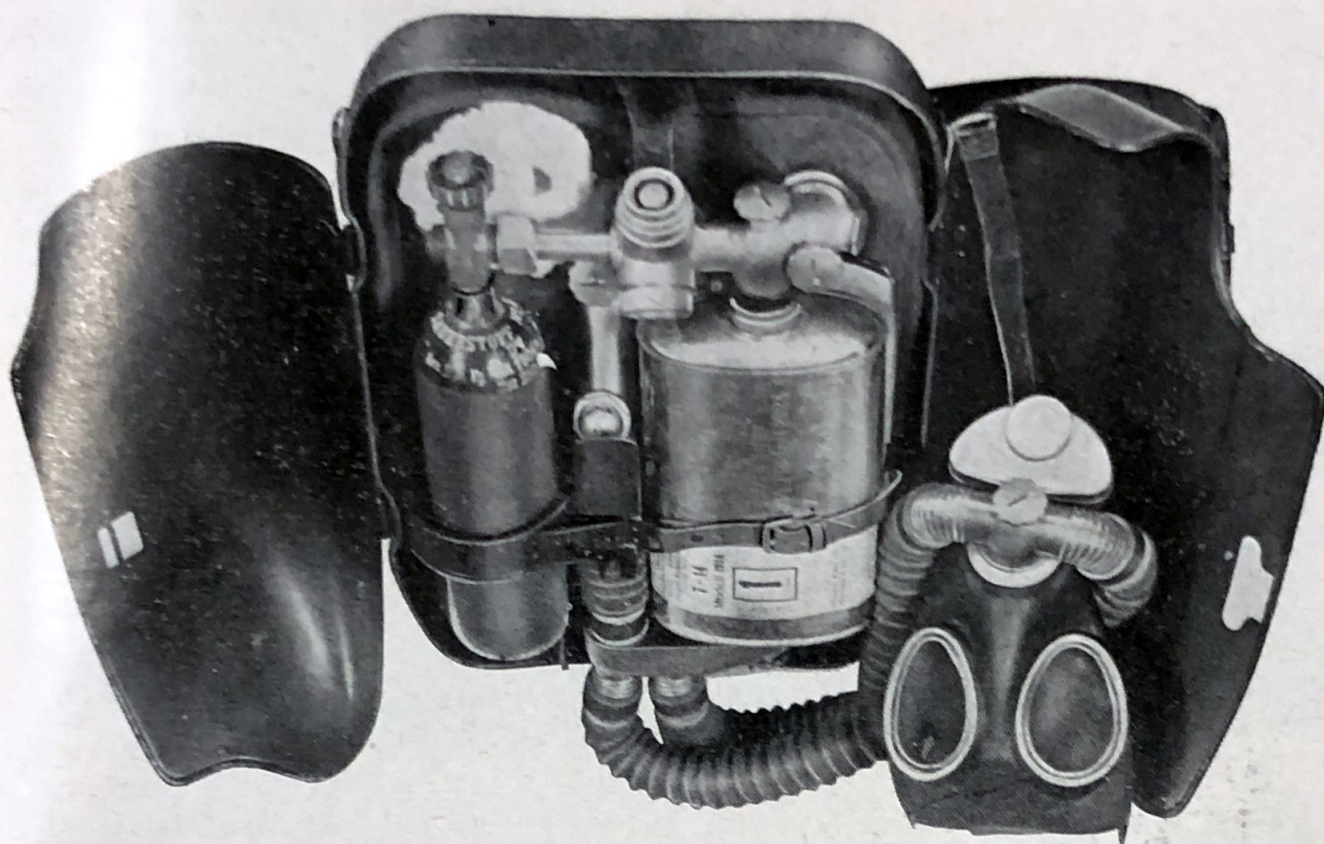



FIG. 5 - AUTOPROTETTORE A RISERVA D'OSSIGENO.

scita di una valida organizzazione di protezione collettiva, è necessaria, ed anzi indispensabile, una razionale e tempestiva istruzione della popolazione civile e l'applicazione di una rigida disciplina che assicuri, al momento del bisogno, la regolare esecuzione delle disposizioni prese.

La difesa passiva della popolazione civile s'inspira ad un preventivo studio riguardante la tecnica delle costruzioni, le predisposizioni per lo sgombero e lo sfollamento delle grandi città, l'organizzazione dei servizi di mascheramento ed oscuramento dei maggiori centri vitali, i segnali d'allarme, i ricoveri, le provvidenze per l'acqua ed i cibi, la protezione sanitaria, la perfetta organizzazione del servizio pompieristico per lo spegnimento dei focolari d'incendio provocati dalle bombe incendiarie, ecc.

Ecco perchè è da favorire in genere la costruzione di locali di riunione nei sotterranei di fabbricati a molti piani, e, nei grandi centri, la costruzione di metropolitane che, oltre a favorire il decentramento e togliere dalla strada parte del traffico, offrono un efficace mezzo di protezione collettiva alla popolazione nei casi di allarme. Allo stesso scopo è stato proposto di costruire, per gli autoveicoli, dei posteggi sotterranei, ad opportuna profondità, in

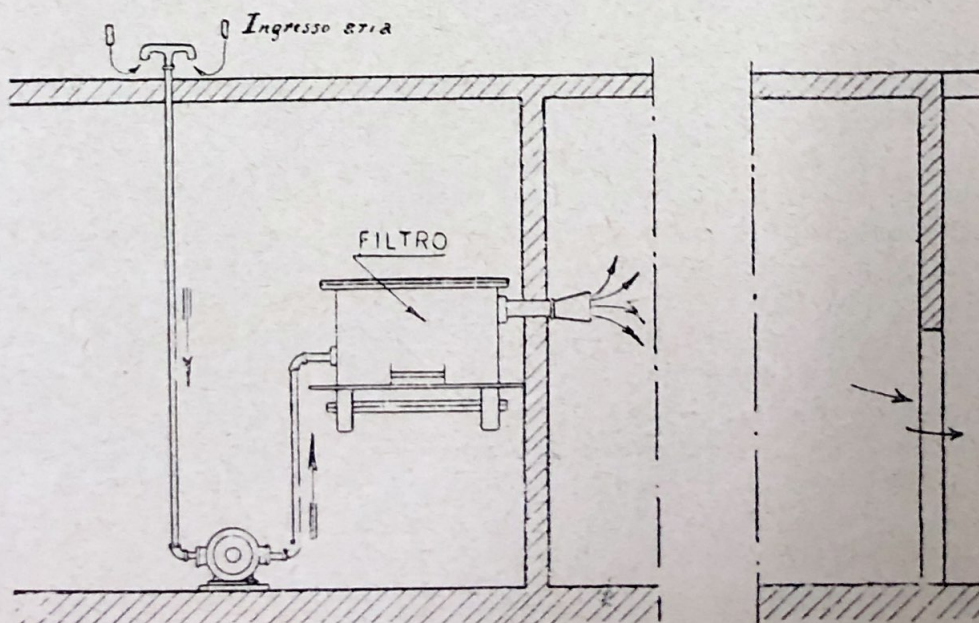



FIG. 6 - SCHEMA DI INSTALLAZIONE PER FILTRARE L'ARIA DI UN AMBIENTE.

FIG. 7 - PRODUZIONE DI NEBBIE ARTIFICIALI CON AEREI.

prossimità di grandi piazze e giardini, e che servano, in tempo di pace, per decongestionare il traffico e in caso di bisogno, nel tempo di guerra, come ricovero.

Converrà, del pari, facilitare l'esecuzione di piani regolatori che, nelle grandi città, contemplino l'abbattimento dei vecchi e popolosi quartieri posti nel centro dell'abitato allo scopo di ridurre il rapporto fra area coperta e scoperta.

Nelle nuove costruzioni, specialmente urbanistiche, basta che l' ingegnere progettista tenga avveduto conto delle principali esigenze della difesa antigas ed antiaerea, perchè, in caso di necessità, questa difesa si possa attuare con facilità.

Il soddisfare, nel progetto edilizio e nella sua esecuzione ad alcune particolari esigenze, non porta nè grandi complicazioni nè un sensibile aumento di spesa.

Ridotta ai minimi termini, la difesa antigas in una casa civile comporta soltanto la disponibilità di una cantina adattata a ricovero, a doppio ingresso, con pareti e porte a tenuta ermetica o quasi. In detta cantina si collocherà, a suo tempo, il filtro antigas ed un ventilatore a mano, e vi dovrà arrivare una tubazione del diametro di 10-20 cm. per la condotta dell'aria dal tetto al locale, previa depurazione attraverso il filtro (fig. 6).

Non bisogna dimenticare inoltre d'avere particolare cura nella costruzione delle pavimentazioni stradali, perchè non siano in contrasto con le esigenze dell'opera di bonifica dopo eventuali attacchi aereo-chimici. Così le pavimentazioni in legno vanno evitate perchè assorbirebbero con facilità alcuni aggressivi chimici; e sarebbero invece da preferirsi i materiali non porosi per la maggior facilità con la quale si possono disinfettare. È da osservare al riguardo, come sia particolarmente opportuna la diffusione, fin dal tempo di pace, delle autoinaffiatrici che, oltre agli ordinari impieghi di inaffiamento, possono provvedere, in caso di necessità, a bonificare le strade infettate dal nemico con aggressivi chimici, spargendo le opportune sostanze neutralizzanti.

Le nebbie artificiali.

Tra i mezzi di difesa passiva, hanno preso notevole estensione negli ultimi anni le nebbie artificiali, prodotte o dagli aerei (fig. 7) o a terra (fig. 8) mediante appositi artifizi e apparecchi. Con esse si tende a sottrarre alla vista del nemico gli obiettivi bombardabili. Perchè l'uso delle nebbie artificiali sia utile, queste non devono essere limitate al solo obiettivo da coprire (nel qual caso non avrebbero significato e servirebbero solo ad attirare l'attenzione dell'avversario), ma devono essere invece estese ad uno spazio molto più grande dell'obiettivo da mascherare, in modo da costringere il nemico a disperdere il tiro sopra una estesa zona.

Inoltre, per le cortine di nebbia artificiale, come anche per tutti gli aggressivi chimici, non bisogna dimenticare che il loro uso non è sempre possibile, poichè dipende dalle condizioni meteorologiche (vento, pioggia, ecc.), il che costituisce certamente uno dei punti deboli tanto dell'attacco, quanto in certi casi particolari — per esempio quello delle nebbie artificiali — anche della difesa.

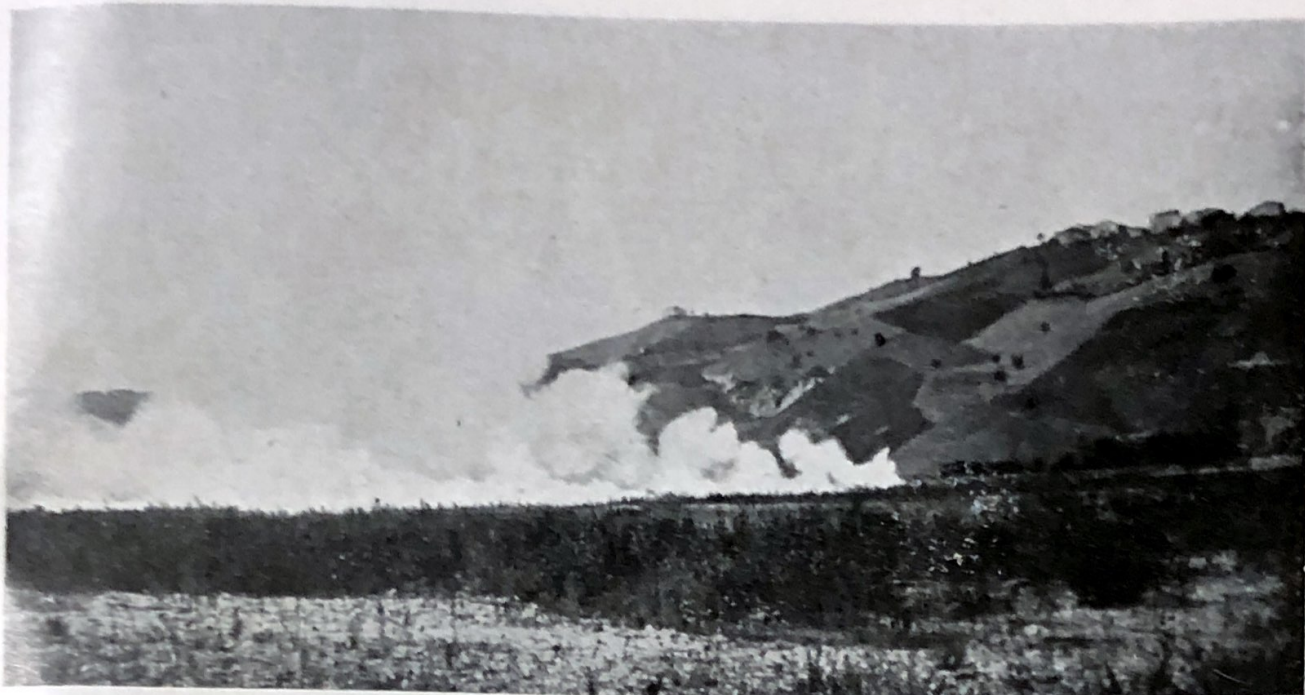



FIG. 8 - PRODUZIONE DI NEBBIE ARTIFICIALI DA TERRA, CON ARTIFIZI.

La maschera.

A termini delle convenzioni internazionali stipulate, in caso di guerra la popolazione civile viene distinta in 2 categorie: attiva e passiva.

Alla categoria attiva appartengono gli agenti dei servizi pubblici di ogni classe e gli operai che lavorano nelle industrie di guerra; a quella passiva tutte le altre persone (donne, bambini, vecchi) delle quali noi ora ci occupiamo.

Per quest'ultima categoria di persone, la maschera può avere scopi limitati, bastando che permetta all'individuo di spostarsi in caso d'attacco aereo-chimico per rifugiarsi nei locali adibiti a ricoveri antigas. La maschera per civili, costruita in differenti misure (fig. 7), dovrà essere, pertanto, di facilissima applicazione, leggera, di lunga conservazione e di costo limitato (non superiore alle 50 lire).

La maschera per popolazione civile passiva sarà perciò formata dalla maschera propriamente detta, costituita da un *facciale* di tessuto impermeabile agli aggressivi chimici, ben aderente al viso e provvisto di occhiali protettivi costruiti con vetri o gelatine speciali antiappannanti, nonchè dalla scatola - filtro avvitabile alla maschera stessa.

Alcuni aspetti ignorati.

L'impiego degli aggressivi chimici e la possibilità di sfruttare nuovi composti contro cui i filtri, comunemente usati, siano inattivi, rende necessario l'uso di « indicatori » per mezzo dei quali rilevare la presenza degli aggressivi stessi. L'importanza di questi indicatori è ovvia, specie in casi di bombardamenti notturni con iprite, per il riconoscimento del grado d'infezione del terreno, onde stabilire i limiti della zona pericolosa.

Alcuni alimenti, l'acqua, i foraggi risentono l'azione degli aggressivi chimici e perciò vanno mantenuti al riparo da essi: la miglior protezione per i viveri è offerta da recipienti, preferibilmente metallici, ben chiusi.

Gli aggressivi chimici, inoltre, corrodono, in diversa misura alcuni metalli, e gli effetti su di essi, sono maggiormente sensibili, ad es. con il cloro o il fosgene, se vi è presenza d'umidità. Pertanto le parti delicate dei mezzi di trasmissione (contatti metallici in genere) vanno accuratamente protette costruendole in metalli inattaccabili (per es. acciaio V. 2 A. Krupp).

Infine anche gli indumenti risentono l'azione dei gas, ed infatti, le stoffe sottoposte all'azione del cloro restano danneggiate, nel senso che viene ridotta la loro durata; più di tutti perde la sua resistenza il cotone, e poi la lana. Anche alcuni colori vengono alterati.

Gli aggressivi chimici e il funzionamento dei motori a scoppio.

Un ramo poco conosciuto della chimica di guerra è quello che interessa il funzionamen-

FIG. 9 - MASCHERE PER POPOLAZIONE CIVILE, DI COSTRUZIONE TEDESCA.

to dei motori in atmosfere gassate.

Da esperienze recenti, infatti, è risultato che alcuni olii lubrificanti, mantenuti per un certo tempo in ambiente contenente cloro od altri gas in determinata percentuale, vengono decomposti provocando, come conseguenza, degli inconvenienti al buon funzionamento del motore.

Oltre a ciò si è tentato di arrestare addirittura i motori a scoppio mediante l'impiego di adatte sostanze chimiche. È recente, infatti, la notizia della scoperta fatta in Germania, di un gas capace di impedire l'esplosione della miscela carburante nell'interno dei motori a scoppio.

Questo gas potrebbe, quindi, essere utilmente sfruttato per la difesa dei centri abitati dagli attacchi aerei, creando con esso una cortina attorno all'obiettivo da difendere in modo da arrestare qualunque aeroplano che tentasse d'attraversarla. Lo stesso gas potrebbe servire ad immobilizzare i veicoli mossi da un motore a scoppio, in prossimità della linea del nemico.

L'arma chimica può essere un fattore decisivo in nuove guerre?

No. L'arma chimica, se non sarà abolita, non potrà essere l'arma principale delle guerre future, data la sua grande dipendenza dalle condizioni del terreno e da quelle meteorologiche. A seconda degli aggressivi adoperati può, infatti, bastare un forte vento o una insistente pioggia o della neve per annullarne in buona parte gli effetti. Perciò non sarà mai possibile preparare un'offensiva od il bombardamento di una località, basandosi sull'impiego di sostanze aggressive e fissando in precedenza la data e l'ora dell'attacco. Però l'arma chimica sarà, se adoperata, sempre una delle armi principali, sia per gli importanti risultati militari che con essa si potranno conseguire contro un nemico indifeso, sia per l'azione morale ch'essa esercita sul nemico stesso.

Inoltre, a parte le condizioni sopraesposte, l'impiego degli aggressivi chimici sarà sem-

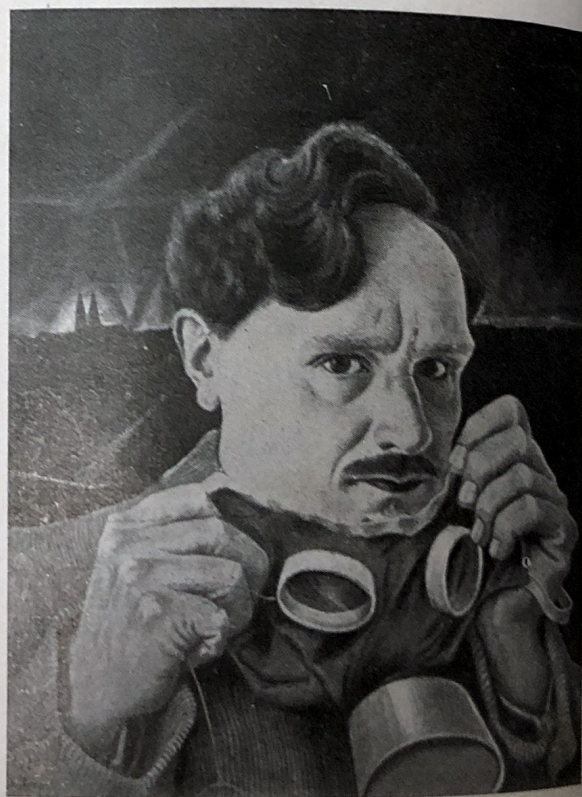



FIG. 10 - LA MASCHERA ANTIGAS NELL'ARTE: AUTORITRATTO DEL PITTORE BARTHEL GILLES CON LA MASCHERA (DAL «GASMAKE» DELLA CASA AUER).

(fot. E. Montesi, Milano)
FIG. 11 - MASCHERA ITALIANA PER POPOLAZIONE CIVILE.

(fot. E. Montesi, Milano)
FIG. 12 - MASCHERA ITALIANA PER POPOLAZIONE CIVILE.

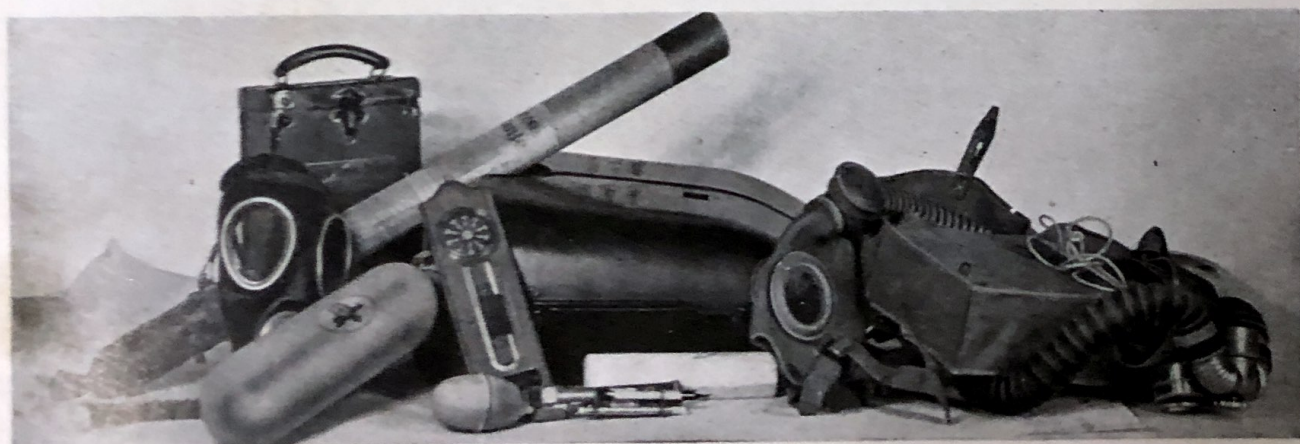
pre legato alla potenzialità di produzione del paese, potenzialità che, per necessità di cose, dovrà pur avere un limite. Così se si pensa, ad esempio, che per conseguire risultati di una certa entità per l'infezione di 1 Kmq. di terreno con iprite, occorrono non meno di 50 tonn. di essa, è facile dedurre che, date le attuali possibilità di produzione, non solo in Italia ma anche all'estero (1) difficilmente si potrebbe dare alla guerra chimica l'estensione necessaria per raggiungere in breve tempo gli effetti voluti.

Conclusioni.

Nella guerra chimica, specie per le possibilità d'aggressione alla popolazione civile, assumono parte preponderante i valori morali e mai, come in questo campo, occorre avere il giusto senso della misura nella valutazione dei pericoli incombenti.

Inoltre, gli effetti dell'aggressione chimica possono essere notevolmente attenuati da chi, mediante un accurato allenamento antigas, abbia una esatta conoscenza delle effettive possibilità della difesa. E perciò si ritiene che, nella accuratezza della difesa contro gli aggressivi chimici — che è questione non solo di mezzi, ma altresì di preparazione di spirito e di animo di tutti i cittadini, indistintamente — risieda la miglior protezione.

Capitano Dott. ATTILIO IZZO.

(1) Alla fine della guerra 1914-1918 la produzione mensile tedesca d'iprite era di circa 1000 tonnellate e quella francese di 600 tonnellate.

UNA VEDUTA DEL PAESAGGIO CHIANTIGIANO DAL CASTELLO DI MELETO.

CASTELLI DEL CHIANTI

S'ERA partiti da Firenze da quasi un'ora, diretti al castello di Brolio, e la macchina continuava a filare per la strada tortuosa, scavalcando colline e attraversando vallette boscose, incontrando rari paesetti e lasciando indietro molte ville e fattorie, messe in bella vista sul culmine dei poggi e guardate, al bell'uso toscano, da qualche vigile cipresso. E poichè il paesaggio non accennava a mutare, ma continuava aspro di rocce e di boschi, con radi e non estesi tratti di terreno coltivato, ad un certo punto ho chiesto al mio compagno di viaggio:

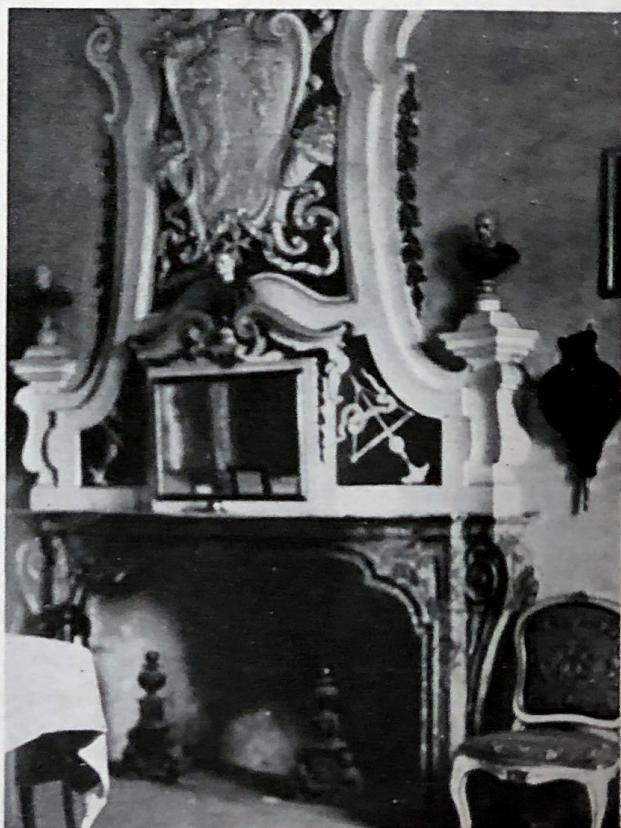
— Ma scusi, a questo Chianti quando si arriva?

— Ci siamo già da un pezzo — fu la risposta. Infatti, passato il paese di Greve e infilata la valle del torrente Pesa, s'era già ai piedi del colle piuttosto erto sul quale sorge Radda, che è uno dei tre comuni dello storico Chianti, storicamente anzi il più importante, perchè fu capoluogo della «Lega del Chianti» e nel 1526 ebbe a podestà Francesco Ferrucci.

La risposta dell'amico mi sorprese come sorprenderebbe chiunque che, arrivando per la prima volta nella regione vinicola, s'aspettasse di trovare un paesaggio tutto a vigneti ben ondulati e pettinati, un terreno morbido e pingue ridotto a coltura intensiva. Niente di tutto questo: il Chianti è roccia e bosco in gran parte; i vigneti, ricavati con paziente, faticoso e secolare lavoro dall'uomo, occupano una piccola parte della sua superficie e dànno, in virtù della conformazione geologica della zona, quel vino prelibato che tutti conoscono.

Facendo eccezione alla regola, noi scriveremo del Chianti senza intrattenere il lettore sul suo vino, i cui pregi certamente gli sono noti per esperienza e sono già stati tanto e tante volte esaltati in prosa e in rima, a cominciare da Francesco Redi. Il Chianti, invece, come regione che sta nel cuore della gentile Toscana, merita di essere più conosciuto dal lato turistico e storico per la

IL CASTELLO DI MELETO VISTO DALLA STRADA CHE CONDUCE A BROLIO.

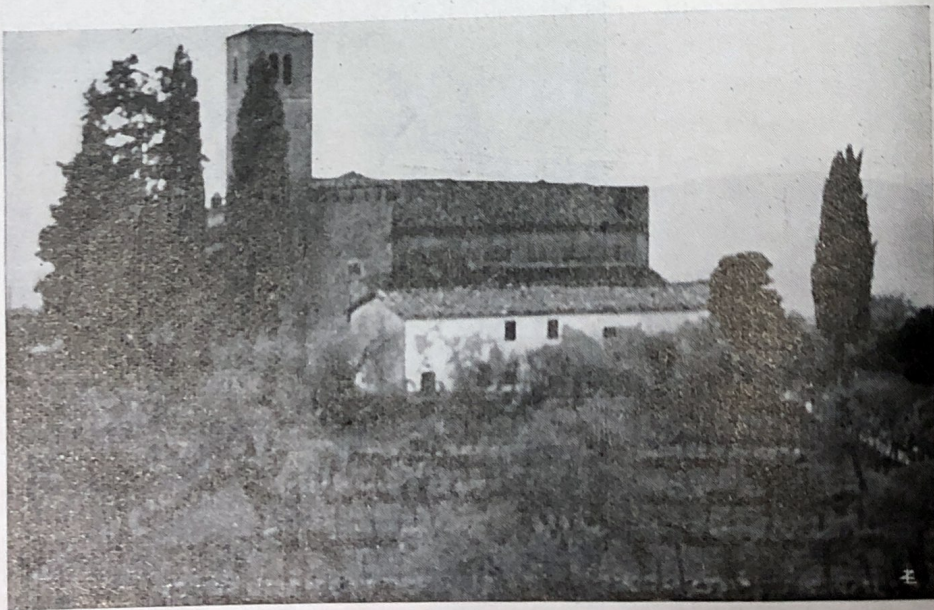
bellezza del suo paesaggio e per le memorie che conserva dei secoli passati, allorchè fu teatro di avvenimenti spesso importantissimi. Tagliata fuori dalle strade di grande comunicazione e priva di ferrovie e di tranvie, situata nella zona intermedia tra Siena e Firenze, tra la vallata dell'Arno ad est e quella dell'Elsa e del torrente Staggia ad ovest, questa regione non è percorsa dalle correnti turistiche quanto meriterebbe. Numerose e buone sono le strade che l'attraversano: dalla provinciale Firenze-Greve-Siena che passa per Radda e Castellina, alla Siena-Montevarchi che passa per Gaiole. alla Montevarchi-Radda-Castellina-Poggibonsi, alla Firenze-Radda-Brolio-Castelnuovo Berardenga per Chiusi e Perugia, tutte piene di traffico ed ottimamente mantenute; oltre alle arterie minori che costituiscono pur esse una rete abbastanza ricca e comoda, che provvede con sufficienza all'intenso movimento agricolo della regione. Inoltre il Chianti è attraversato da alcune importanti linee di autocorriere: la Siena-Castellina-Firenze, la Firenze-Radda-Gaiole e la

CASTELLO DI MELETO - UN MONUMENTALE CAMINO IN MARMO E STUCCHI.

IL CASTELLO DI MELETO, NEL CHIANTI, DEI BARONI RICASOLI.

Siena-Montevarchi, destinate a facilitare l'accesso dei turisti.

* * *

Il Chianti non è una grande vallata facilmente delimitabile, come il Mugello, la Garfagnana, il Casentino; nè un vero e proprio sistema di monti e di vallate facilmente identificabile; ma un insieme di monti e di vallate fra l'Arno a levante e l'Arbia e la Staggia a ponente, le cui pendici ed i cui sbocchi scendono a settentrione fin verso Firenze e digradano a mezzogiorno verso Siena.

Il paesaggio è montuoso e boschivo e si fa più aspro verso il crinale che lo separa dalla valle dell' Arno. Lo rende suggestivamente caratteristico l'aspetto medievale dei suoi paesi che, annidati in cima ai poggi, conservano, o in qualche torre quadrata, o in qualche tratto di cinta murata, la guerriera visione dei secoli passati. Numerosi sono poi i castelli: parte

SAN POLO, CARATTERISTICO ESEMPIO DI CHIESA FORTIFICATA.

BOSCHI, VIGNETI E FATTORIE NEL CUORE DEL CHIANTI.

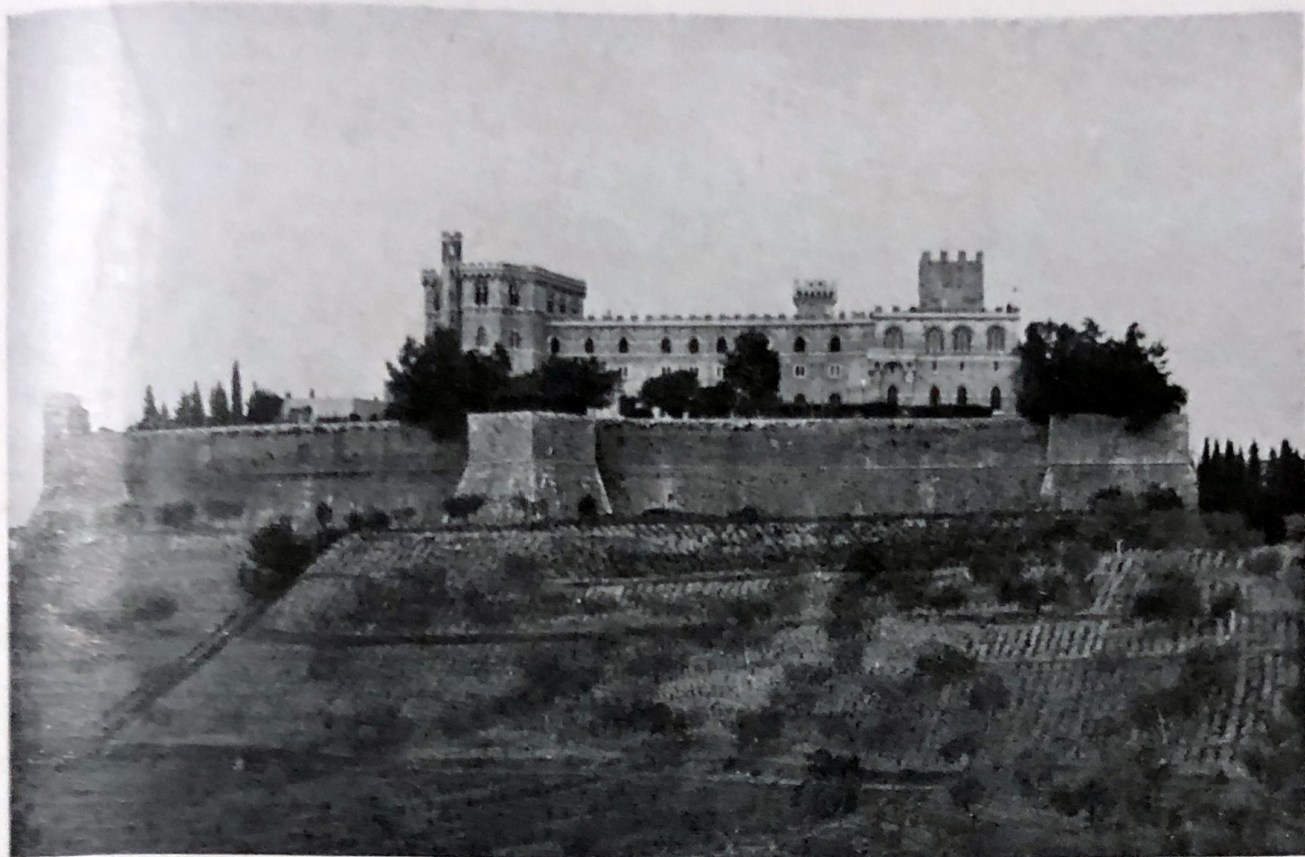
ben conservati, come quelli di Brolio, Meleto, Cocchiano; parte diroccati, ma che ostentano dal vertice dei colli una torre mozza, spesso emergente da un ammasso di ruderi. L'esistenza di questi castelli e luoghi fortificati si spiega col fatto che la regione chiantigiana fu il teatro assai spesso sanguinoso delle lotte fra le due Repubbliche rivali di Firenze e di Siena nel periodo nel quale, essendo in pieno sviluppo, esse si contendevano la supremazia nella Toscana. Il Chianti — che si distendeva in gran parte sui loro confini — era particolarmente e disperatamente conteso. Firenze, anzi, aveva costituito, parallela al corso dell'Arbia, che segnava il confine fra le due Repubbliche, una vera linea difensiva di cui Brolio — il maestoso castello dei Ricasoli che, come vedremo, fu centro di combattimenti accanitissimi — era una specie di sentinella avanzata, a poche miglia da Siena. Ed è proprio sul limitare della regione Chiantigiana, lungo l'Arbia, che si svolse l'episodio più famoso e più tragico della secolare lotta tra le due potenti repubbliche rivali: quella battaglia di Montaperti che, il 4 settembre 1260, « fece l'Arbia colorata in rosso » e vide i Ghibellini senesi menar strage tra i Guelfi fiorentini, e, alla sera, il gonfalone di Firenze, legato per ludibrio alla coda di un asino, trascinato per le vie di Siena.

Ma la storia del Chianti si perde nel buio dei tempi. Tracce di civiltà etrusca sono state trovate in varie località chiantigiane, e alla Castellina esistono cunicoli e tombe etrusche e un piccolo museo che raccoglie memorie ed oggetti dell'epoca. Tracce dell'epoca romana sono state rinvenute qua e là. Qualche notizia certa sul Chianti si ha soltanto verso il secolo VIII: esiste un documento secondo il quale nell'anno 770 la famiglia feudataria dei Firidolfi, poi fusasi coi Ricasoli, aveva già larghi possessi nel Chianti. Il documento, conservato in copia nell'archivio di Brolio, parla d'un certo Geremia de' Firidolfi da Monte Grossoli, il quale avrebbe fondato in quell'anno l'oratorio di San Lorenzo a Coltibuono, dotandolo di molti beni; quindi, essendo egli signore di più di quindici castelli ed abitando a Monte Grossoli, nell'801 avrebbe eretto la pieve e il monastero di Caviglia.

IL CASTELLO DI BROLIO (DA UNA STAMPA DEL SECOLO SCORSO).

Monte Grossoli o, come oggi si chiama, Montegrossi, è dunque uno dei più antichi castelli del Chianti, il primo certo occupato nel Chianti dalla famiglia dei Firidolfi. Di questo antichissimo fortilizio non rimane ora che un avanzo di torre quadrata, che domina da uno dei più alti colli della regione. Vi si passa vicino percorrendo la bella strada che da Gaiole conduce a Montevarchi, unendosi al tronco che viene da Radda, proprio nelle adiacenze dell'Abbazia di Coltibuono. Vicinissima a Montegrossi, quest'ultima è una delle località più pittoresche e suggestive del Chianti. L'abbazia, che fu dei Vallombrosani, risale a prima del 1000, e trovandosi proprio sul crinale dei monti fra le valli dell'Arno e dell'Arbia, domina la prima da Caviglia a Montevarchi e a San Giovanni, avendo di fronte l'alta catena degli Appennini che volge sopra Arezzo, e la seconda da Gaiole, a Brolio, a Radda fino a Siena e più oltre ancora. Di questa antica Abbazia resta intatta nel suo aspetto originario soltanto la bella e poderosa torre quadrata, giacchè il convento — soppresso al tempo di Napoleone — è venuto in proprietà verso la metà del secolo scorso dei conti Giuntini, che l'hanno trasformato parte in villa e parte in fattoria, sforzandosi però di conservare all'insieme della fabbrica la sua primitiva struttura. Così, nella sala a volta che costituiva l'antico refettorio dell'Abbazia, sono state liberate dall'intonaco e restaurate alcune buone pitture; altri affreschi meno notevoli sono stati conservati nelle diverse stanze; ma uno soltanto risale al '500. La chiesa è tutta intonacata e mal ridotta. Nelle vicinanze dell'Abbazia si stende ora una vasta e splendida abetina, percorsa da sentieri suggestivi che consentono di ammirare nell'ombra più deliziosa, il vastissimo panorama.

L'accenno a Montegrossi e a Coltibuono ci ha portati ad una deviazione verso il confine orientale del Chianti. Ma siamo sempre sulla buona strada per ritornare a Radda, nel cuore della regione e proseguire, se vogliamo, per Brolio, il più famoso ed interessante dei Castelli chiantigiani.

Radda, situata in posizione elevata e pittoresca, è buon centro di villeggiatura: linda, tutta coronata di verde e con severi avanzi

IL CASTELLO DI BROLIO, CON LA CORTINA ANTICA E IL MANIERO RICOSTRUITO.

di mura e di torri, conserva molto dell'aspetto medievale. La strada che da Radda va verso Castellina, corre sul crinale dei poggi che dividono Val di Pesa da quella dell'Arbia; attraversa nude colline petrose, tocca magri pascoli e povere e rade casette di « camporaioli », solo qua e là allietate da piccoli campi, da robuste quercete, da fitti terrazzamenti e dalle larghe « pancate » (formate con l'accumular delle pietre tolte dai campi) che mostrano la dura fatica degli abitanti per trarre dall'aspro terreno il vino tanto prelibato. E giacchè sull'aperta cima di un poggio, contro l'azzurro del cielo, spicca nitida Castellina, dominata dal solido cassero dell'antico castello e dallo svelto campanile merlato della prepositura, dirigiamoci verso il paese che, per le recenti scoperte archeologiche, potrebbe vantare origini etrusche.

Castellina, posta sulla battutissima via provinciale che unisce Firenze con Siena, s'è allargata fuor delle antiche porte con moderni edifici e giardini. Imboccando la via provinciale, che discende verso il versante senese, attraversiamo il minuscolo villaggio di Fonterutoli e quindi per Querce Grossa siamo in un batter d'occhio al Palazzo ai Diavoli, a due passi da Porta Camollia. Anche in questo lembo occidentale di terra chiantigiana si vedono qua e là avanzi di castelli, più o meno ben conservati, e la cui storia è comune a quella di tutta la regione. Qualcuno, anzi, di questi luoghi fortificati ebbe parte importante, dal punto di vista militare, tanto nelle lotte tra Firenze e Siena, quanto in occasione delle invasioni aragonesi, in Toscana, nella seconda metà del secolo quindicesimo.

Il castello di Meleto.

Ma ora, dopo questa seconda deviazione ad occidente, ritorniamo a Radda e proseguiamo verso Brolio; ch'è ormai tempo di entrare nella zona classica non soltanto del vino, ma anche dei castelli chiantigiani. Ce n'è un bellissimo gruppo sparso intorno al rustico e pacifico paese di Gaiole: Meleto, Spoltenna, Vertine, Barbistio, Castagnoli, Rietine, Tornano, Cacchiano e Monteluco a Lecchi, oltre a Montegrossi, già ricordato.

Il più bello, il più conservato, il più caratteristico è Meleto, che appartiene ai Ricasoli. Quadrato, poderoso, con due torri rotonde agli angoli, circondato da pini e cipressi, Meleto conserva all' esterno l' originale aspetto quattrocentesco. Poche, piccole, e disposte ir-

CASTELLO DI BROLIO. - IL CASSERO E LA PARTE PIÙ ANTICA DELL'EDIFICIO.

regolarmente le finestre, che ricordano le antiche feritoie. Nell'interno, invece, il castello ora sede di una delle fattorie dell'azienda agricola Ricasoli, è in stile del Settecento. I baroni non lo abitano da oltre mezzo secolo, ma esso è completamente ammobiliato ed arredato come se dovesse ricevere ogni giorno comitive di ospiti, cavalieri e dame. Ampî e alti sono i saloni con antichi mobili bellissimi, quadri, ritratti, stampe, stucchi distribuiti col gusto dell'epoca, alle pareti. Si entra per un androne a volta, si prosegue per un passaggio dove subito la fantasia è colpita dalle armi appese a mo' di trofei ai muri e dalle armature guerresche, tenute ritte in piedi agli angoli, e si arriva alla sala da pranzo, in cui un bel camino monumentale porta una nota di tranquilla solennità. Alle pareti, grandi ritratti di antichi personaggi della famiglia: guerrieri, magistrati, prelati, uomini d'azione e di pensiero.

Vicina alla sala è la « galleria delle stampe », dove figurano allineati tutti i ritratti dei Medici, signori della Toscana, e al-cuni rari esemplari di antiche carte geografiche. Ma in ogni stanza c'è abbondanza di quadri e di stampe di pregio: alcuni mobili sono di stile perfetto ed hanno un particolare valore; i letti sorreggono ancora l'alto baldacchino e mantengono coi paglierici grossi e duri distesi sulle assi, un aspetto di veneranda imponenza. Un biliardo, enorme, occupa il centro di un vasto salone; qua e là sui mobili, ninnoli graziosi e monili bizzarri. Scale segrete congiungono i diversi piani del castello; altre, a chiocciola, portano alle torri e alle feritoie. Si apre nell'interno del maestoso edificio un pozzo profondo settanta metri, nel cui fondo è stato pescato un cranio con una spada; di qui la leggenda che, mediante una botola (che davvero esiste sopra l'apertura del pozzo) si precipitassero a tradimento i nemici e i prigionieri. Certo, in qualche suo aspetto, il castello di Meleto ha un che di tragico; ma questa impressione è mitigata dalla presenza di una mistica cappellina e di un teatrino: segno che i nobili possessori del forte maniero amavano raccogliere e ricreare lo spirito nella solitudine di quella campagna boscosa.

Lasciando Meleto, prima ancora di avvicinarsi a Brolio, conviene fare una scappata a San Polo in Rosso, dove troviamo un magnifico esempio di chiesa fortificata. Si tratta di un'antica pieve romanica, incorporata in un vasto e solido edificio quadrato come una fortezza, con alte pareti esterne e con torri d'angolo. La chiesa, è molto interessante anche all'interno perchè, in seguito ad un ampio e felice restauro, ci presenta ancora la purezza della linea. Fra le altre opere d'arte, vi si ammirano due crocefissi, uno in legno scolpito e l'altro dipinto su tavola, da alcuni ritenuto opera di Duccio di Buoninsegna.

Anche San Polo è oggi sede di una fattoria dei Ricasoli, ai quali la chiesa appartiene da secoli, dotata dai baroni di ricchi paramenti. Sono piviali, stole, pianete di seta finissima, di tinte diverse e delicatissime, leggiadramente ricamati in oro, con gli stemmi della fami-

glia donatrice. Questi paramenti, anzi, che risalgono quasi tutti ai secoli XV e XVI, e che sono perfettamente conservati, fanno di San Polo una delle chiese più ricche della diocesi di Fiesole, che si estende, per la sua antichissima costituzione, sino nel Chianti e nel Valdarno superiore.

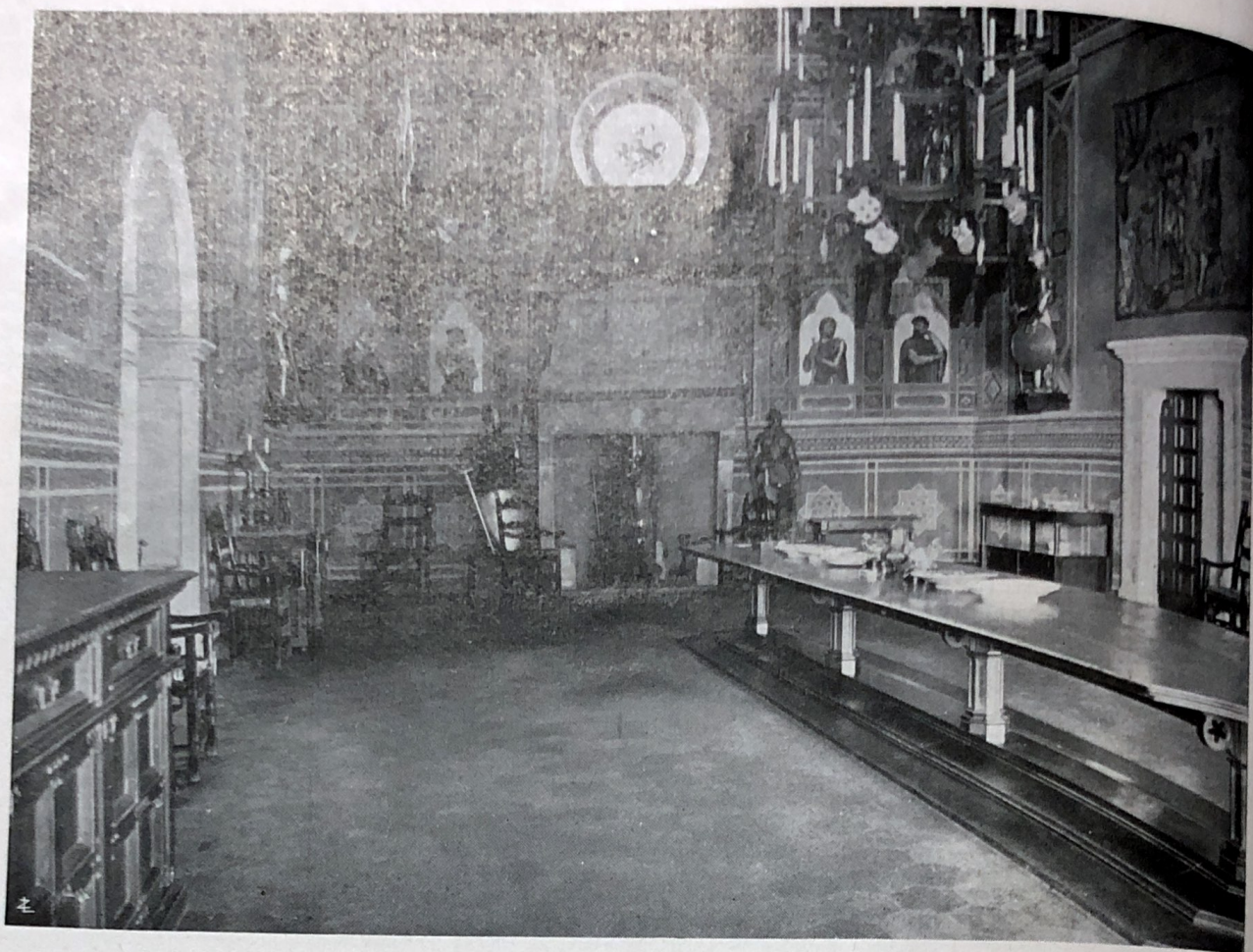
IL CASTELLO DI BROLIO. - IL PALAZZO PADRONALE CON LA TORRE OTTAGONA COSTRUITA DAL BARONE RICASOLI.

Il Castello di Brolio.

« Sopra uno dei poggi del Chianti montuoso sorge la villa di Brolio, storico castello del Medio Evo, le cui mura guerriere, la Dio mercè disarmate, paiono ancora andar superbe d'un'antica gloria: e son belle tuttavia, e venerande, come intatto monumento dei tempi, di gesta, di costumi lamentevoli certo, ma che pure generarono la civiltà nuova, e in cui fra delitti atroci non mancarono maschie virtù, ignote oggi ai tralignati nipoti ». Così il barone Bettino Ricasoli descriveva l'avito castello di Brolio, dando conto all'Accademia dei Georgofili dei lavori e dei miglioramenti che egli vi aveva compiuti. Ed è in virtù non solo delle vicende storiche cui il nome del castello è legato, ma anche di questi lavori eseguiti dall'insigne statista, che Brolio è famoso ed interessante fra tutti i castelli chiantigiani.

Riandare la storia di questo castello non è agevole: le sue origini si perdono nell'oscurità del medioevo ed appaiono anteriori al secolo decimo. Si ha notizia che i baroni Ricasoli ne venissero in possesso fino dal 1141; data la posizione sua predominante sulla vasta plaga senese, essi ne fecero un forte strumento di guerra e di dominio, coronandolo di un'alta cinta di mura.

Sentinella avanzata, come s'è detto, di Firenze verso Siena, il Castello di Brolio fu sempre il centro delle lotte militari che si svolsero nella regione chiantigiana. Tutti gli attacchi alle fortezze di confine andavano a finire contro la più resistente, che era appunto Brolio. Sostenne così validamente parecchi assedî; e soltanto nel 1434 fu occupato di sorpresa dall'avventuriero senese Antonio Petrucci che lo tenne per qualche tempo.

Resistette invece nel 1452 ad un assalto degli Aragonesi, i quali però, più tardi, nel

CASTELLO DI BROLIO. - LA GRANDE SALA DA PRANZO.

1478, riuscirono a prenderlo e a smantellarlo.

Ma rimase in rovina solo per breve tempo; perchè i Fiorentini, consci dell' importanza strategica di questo castello, che da poche miglia minacciava Siena, ne ordinarono la completa ricostruzione sei anni dopo. La forma e la saldezza delle sue fortificazioni furono oggetto di uno studio particolareggiato da parte d'uno stratega moderno, del generale Raffaele Cadorna; e le sue vicende storiche sono state recentemente raccolte e narrate dal professore Antonio Casabianca, al quale si deve anche una precisa e documentata guida storica del Chianti.

I grandiosi lavori che Bettino Ricasoli eseguì attorno all'antico cassero dànno oggi al castello un aspetto ancora più imponente. Esso si presenta fra la massa oscura degli alberi che formano il superbo parco — aceri, cipressi, agrifogli, lecci, tigli, cedri del Libano — come distinto in tre parti; la più antica, ossia il cassero, che è stato solo in parte ricostruito e restituito all'originale struttura; il palazzo padronale, completamente riedificato, e la fattoria, pure di nuova costruzione, tutti e tre dentro la cinta pentagonale delle mura altissime.

Dalla via, che da Mulin Lungo porta a Castelnuovo Berardenga, si stacca ai piedi del Castello un tortuoso viale che, attraverso il foltissimo parco sale alle mura, le quali, munite di strette feritoie, hanno anche oggi tutta l'apparenza dei severi bastioni di una fortezza. Sull'antica porta d'ingresso una lapide ricorda la visita che il Granduca di Toscana Pietro Leopoldo vi fece, passando per il Chianti nel 1773.

Entrati dentro i bastioni, un altro breve viale ci conduce dinanzi alla porta del palazzo, la cui mole forma, col cassero e la cappella, un piccolo e suggestivo cortile. La torre merlata, che sovrasta con la sua altezza ogni altra parte del castello, racchiude gli antichi locali del cassero, restaurati ed arredati oggi secondo lo stile del tempo. Essi dovevano costituire, prima che Bettino Ricasoli ricostruisse gli altri edifici, l'abitazione padronale. La trasformazione del castello fu fatta dal fiero barone in base ad antichi documenti e su fondamenta che già esistevano. L'ar-

L'ARCHIVIO BIBLIOTECA DELLA FAMIGLIA RICASOLI NEL CASTELLO DI BROLIO.

chitettura del palazzo, di stile gotico, risulta elegante ed armoniosa, ed arieggia, per il colore rosso dei mattoni, le più caratteristiche costruzioni senesi.

Per questa opera di restauro e di riedificazione, Bettino Ricasoli ed i suoi successori si affidarono ad architetti di buon nome, come il Marchetti, il Partini ed il Socini, e a pittori di fama, come il Landi, il Franchi ed il Morfini. E, mentre i primi ricavavano nell'edificio vaste sale e gallerie, i secondi lo decorarono di buone pitture e lo arredarono di quadri e di ritratti dei più significativi personaggi dell'illustre casato.

Specialmente sontuosi sono i locali del piano terreno: l'ingresso, lo scalone, la sala da pranzo sono in verità principeschi. In quest'ultima, con le parecchie armature di ferro che l'adornano, con i mobili e i seggioloni in stile medioevale, con i cristalli a colori ed i ferri battuti, gli arazzi e i dipinti, che la decorano, si rivive nell'atmosfera di un tempo ormai lontano.

Al primo piano, in tre altri vastissimi saloni, sono stati disposti gli archivi e la biblioteca. Nel primo salone è stato ordinato l'intero archivio privato di Bettino Ricasoli, ricco, vario, importantissimo, perchè contiene migliaia e migliaia di documenti e di lettere riguardanti l'attività politica svolta dal grande uomo di Stato, che fu, (e non c'è bisogno di ripeterlo) una delle figure più eminenti nella storia del nostro Risorgimento, ed uno dei più diretti fattori della nostra indipendenza. Dell'amicizia che ebbe col D'Azeglio si hanno qui parecchi ricordi: un disegno a matita, per mano appunto del D'Azeglio stesso, riproducente il Castello di Brolio, e due pistole che il grande scrittore e patriota impugnò alla presa di Vicenza nel 1848 e delle quali poi fece dono al Generale Vincenzo Ricasoli, fratello del Barone Bettino.

Nei tre grandi quadri appesi alle pareti, il Norfini ha rappresentato due scene della visita che Vittorio Emanuele II fece al Barone Bettino a Brolio nel 1863 ed una scena di commossa vita familiare.

Nel secondo salone è ordinato l'archivio generale della famiglia baronale, che contiene una massa importante di documenti, perga-

mene, incunaboli, che sono fonti preziose di notizie non solo riguardanti la famiglia stessa, ma anche la storia della Toscana e d'Italia. Disposti in bell'ordine, si conservano anche molti oggetti etruschi e romani: vasi, utensili e monete, scoperti nelle vicinanze del castello.

In un altro salone, come abbiamo detto, è disposta la biblioteca, ricca di molte migliaia di volumi.

Fra il primo e il secondo piano, ad un modesto mezzanino, si vedono ancora oggi intatte le due stanzette che Bettino Ricasoli soleva abitare negli ultimi anni della sua vita, quando — lasciate le alte cariche politiche alle quali aveva dato tanta parte di sè stesso — si era ritirato a Brolio, che egli fin da giovane aveva perdiletto e dal quale, malgrado le cure di Stato, era stato lontano il meno possibile, e sempre a malincuore. Sono due stanzette basse, ammobiliate senza uno stile preciso che rivelano i modesti gusti di chi le abitava. Sono rimaste come erano quando l'illustre uomo vi morì il 23 ottobre 1880. Nello studio c'è ancora tutto in ordine, un ordine meticoloso, come egli ha lasciato: la scrivania, la poltrona, i libri, le carte, le storte, le bottiglie, gli strumenti che gli servivano per i suoi studi chimico-agrari; nella cameretta, il disadorno letto di ferro, le sedie, i pochi mobili, lo specchio, il Crocefisso, gli ultimi abiti che egli ha indossati; ed in un cassetto del comodino, il famoso parrucchino che egli mai abbandonava e che gli dava un aspetto così caratteristico.

S'apre una finestra: il sole erompe prepotente dentro le piccole stanze, e sembra allargarle con la sua luce abbagliante. Di fuori, un panorama stupendo, incantevole si spalanca dinanzi a noi.

A quella vista ci tornano alla mente le poetiche parole che nel 1863, Bettino scriveva al suo amico Luigi Torelli, certo vergate a quella stessa scrivania ed ispirate dal superbo panorama che si gode da quella medesima finestra:

« Il tempo è oggi di una bellezza magica. Sono pressochè le ore otto, ora che ti scrivo. Il cielo splende come una superficie di lapislazzulo, ridotto a pulimento e colpito dal sole. Tutta la campagna è bellissima, specie nei colori suoi svariatissimi, che fanno una scala interminabile di tinte. Siena, Pienza Volterra, si mostrano superbe sulle loro vette, senza che ne resti perduta una delle loro belle parti. Tutto il paese mi sta davanti, come una immensa pianura ondulata, che si sperde nella grande massa del Monte Amiata e di Radicofani. Tutto è chiaro, tutto è limpido, tutto è sereno, e fa un quadro stupendo di questa vista ».

Come non essere presi da tanti ricordi, da tanta bellezza, da tanta serenità?

GIUSEPPE SILVESTRI.

IL SERVIZIO DEI "TRITTICI,, DEL T. C. I.

Gli automobilisti che intendono compiere un viaggio all'estero sulla propria vettura devono versare temporaneamente al fisco straniero il dazio di importazione della macchina, ammontante a qualche migliaio di lire. Per evitare i molteplici intralci di tale sistema è stato istituito il servizio dei *trittici* (per il passaggio nel territorio di un solo Stato) e dei *carnets de passages en douane* (per l'attraversamento di più Stati), che viene disimpegnato dal Touring in favore dei propri Soci. Tale servizio, che in un primo tempo richiedeva il deposito della cospicua somma presso la Direzione del Touring, è reso ora ancor più comodo dalla istituzione della *polizza di garanzia,* la quale dispensa l'automobilista da qualsiasi versamento mercè la stipulazione di un apposito contratto di assicurazione presso le Agenzie delle seguenti Compagnie, nelle varie città del Regno: *Assicurazioni Generali, Anonima Infortuni* (emanazione della precedente); *Riunione Adriatica di Sicurtà; Assicuratrice Italiana* (emanazione della precedente); *Assicurazioni in Italia* collegata con l'*Istituto Nazionale delle Assicurazioni; Ermes.*

Queste Società, dietro pagamento di un modico premio di assicurazione, si fanno garanti dell'ammontare dei diritti doganali che il Contraente fosse tenuto a versare al T. C. I. in dipendenza del trittico o del *carnet*. Gli uffici del T. C. I. forniscono gratuitamente consigli, informazioni e moduli per le pratiche inerenti al *certificato internazionale per autoveicoli* e al *permesso internazionale di condurre,* necessari agli automobilisti per circolare all'estero, ed hanno in vendita la *targa internazionale* pure indispensabile a tal uopo.

I trittici e i *carnets* vengono rilasciati ai nostri Soci presso la Sede centrale del T. C. I. in *Milano* (Corso Italia, 10), presso l'Ufficio del T. C. I. di *Torino* (Via Carlo Alberto 45-47), presso gli Uffici C. I. T. di *Roma, Genova, Firenze, Venezia, Verona, Rapallo, Zara, Cortina d'Ampezzo;* presso l'Ufficio E. N. I. T. di *San Remo;* presso l'Ufficio Centrale Viaggi e Turismo della Venezia Giulia di *Trieste;* presso l'Ufficio Viaggi e Turismo di *Trento;* presso gli Uffici della Navigazione Generale Italiana di *Roma, Genova* e *San Remo.*

LA GROTTA DI PUTIGNANO (Bari)

Putignano, la graziosa cittadina che sorge sul suo colle a dominio degli ubertosi campi che sono gloria e ricchezza della terra di Puglia, e offre notevoli monumenti all'ammirazione del turista e dello studioso, può andare lieta della nuova attrattiva che è venuta ad aggiungersi a quelle che natura e arte le avevano già largite.

Il 29 maggio dello scorso anno, procedendosi a lavori di scavo per una vasca della fognatura, a circa un chilometro dall' abitato, sulla provinciale per Turi, si scoprì una caverna naturale che non aveva avuto in precedenza alcuna comunicazione con l'esterno. Le prime persone che vi si calarono, per il varco casualmente apertosi nella vòlta, con la convinzione di entrare in una cavità senza alcun interesse, furono invece colpite dalla singolare bellezza e ricchezza delle concrezioni, che conferiscono alla piccola grotta (misura m. 45 di lunghezza per 10 di larghezza e 10 di altezza) un aspetto fantastico che la fa degna, da un punto di vista estetico, delle maggiori consorelle del Carso.

TRE ASPETTI DELLA BELLA GROTTA RECENTEMENTE SCOPERTA A PUTIGNANO.

L'infiltrazione delle acque attraverso la roccia calcarea ha creato, nel corso dei millenni, una spettacolosa formazione di vaghissime fogge, drappeggi e guarnizioni dai riflessi alabastrini, una mirabile fioritura che presenta qua e là le più bizzarre e impensate figurazioni. Ecco, ad es., un massiccio altare su cui si allineano candelabri sottili come lance; una cattedrale gotica coronata di guglie e ornata di curiosi bassorilievi, il gigantesco dorso di un bestione preistorico; agili colonnine che sembrano comporre un leggiadro portico romanico o una fuga di merletti sospesi a logge rabescate. Visione d'incanto che non si cancella dai vostri occhi neanche quando, tornati sopra terra, vi trovate avvolti dalla violenta luce del sole, in cospetto dei campi rigogliosi e splendenti. — Per interessamento del Podestà e degli Enti interessati, verranno compiuti lavori di sistemazione che contribuiranno alla valorizzazione turistica della grotta, specialmente per renderne agevole l'accesso e per crearvi un impianto di illuminazione elettrica che ne favorisca la praticabilità e ne accresca nel contempo la suggestiva bellezza.

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

Corso di perfezionamento per conduttori e conduttrici di piccoli alberghi di provincia.

A decorrere dal prossimo anno scolastico, funzionerà in Roma, un corso alberghiero per conduttori e conduttrici di piccoli alberghi di provincia.

Il corso, istituito dall'ENIT con la collaborazione del Gruppo Provinciale alberghiero della Capitale, ha lo scopo di permettere ai proprietari di piccoli alberghi di provincia di approfondire le loro cognizioni sull'organizzazione e il funzionamento dei vari servizi di albergo e di contribuire a perfezionare le condizioni dell'ospitalità in provincia.

Il corso avrà la durata di un mese e funzionerà dal 15 gennaio al 15 febbraio all'Albergo Reale (via XX Settembre), ove gli iscritti alloggeranno e assisteranno a varie lezioni. Esse, in considerazione della breve durata del corso, si riferiranno soltanto ai principali servizi d'albergo (cucina, sala, piani, segreteria).

Le lezioni ordinarie saranno integrate da alcune conferenze sugli impianti igienici nei piccoli alberghi, sull'arredamento dell'albergo moderno, su argomenti di geografia turistica, ecc., nonchè da visite d'istruzione ad impianti e stabilimenti vari.

Per l'iscrizione al corso dovrà essere rimessa alla Direzione Generale dell'ENIT, Roma, via Marghera, 2, regolare domanda in carta semplice, insieme all'importo della tassa d'iscrizione (L. 50).

La pensione completa per la durata del corso, per particolare interessamento dell'ENIT, è stata fissata in ragione di L. 750 e dovrà essere versata anticipatamente alla Direzione dell'Albergo Reale. Tale somma dà diritto ad una camera con acqua corrente calda e fredda; ad una prima colazione consistente in: caffè, latte, pane, burro; ad una colazione consistente in: minestra asciutta, piatto di carne guarnita, formaggio e frutta; ad un pranzo consistente in: minestra in brodo, piatto di carne guarnita o pesce, frutta o dolce.

Per ogni altra informazione rivolgersi alla Direzione Generale dell'ENIT.

L'Annuario degli alberghi in Italia.

L'Annuario degli Alberghi in Italia, 1932 — edito dall'ENIT e dalla Federaz. Naz. Fascista Alberghi e Turismo — contiene l'indicazione relativa ad oltre cinquemila alberghi ed è stato arricchito anche nella parte che riguarda le informazioni pratiche ai turisti stranieri.

Dopo alcune osservazioni generali per la consultazione del volume, l'indice delle regioni e delle località in esso contenute, l'elenco di stazioni di sports invernali, climatiche, alpine, balneari e idrominerali, l'*Annuario* reca utili informazioni sui passaporti, le dogane, i trittici e « carnets » per il transito delle automobili, le tessere per l'importazione temporanea, la dichiarazione di soggiorno, le norme che regolano le tariffe ferroviarie; dà notizia delle facilitazioni ferroviarie che si possono considerare di carattere permanente e offre un pratico quadro comparativo del valore della lira italiana con le principali valute estere. Segue l'elenco degli esercizi alberghieri, divisi per regioni, e in ordine alfabetico.

Compilato nelle lingue italiana, francese, inglese e tedesca, l'*Annuario degli Alberghi in Italia* viene largamente e gratuitamente diffuso all'estero. In Italia può esser richiesto all'ENIT e ad ogni agenzia di viaggi, mediante il pagamento di L. 1 la copia.

La scuola pratica dell'albergatore.

La Scuola pratica dell'Albergatore, istituita in Roma dall'ENIT con la collaborazione del Governatorato di Roma e della Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo, si aprirà il 5 novembre prossimo, per il consueto corso di sei mesi.

Gli alunni saranno alloggiati all'Albergo Reale di Roma, che funge da albergo-scuola e dove si svolgeranno le esercitazioni pratiche che accompagnano ed integrano le lezioni teoriche.

Per informazioni, rivolgersi alla Direzione dell'ENIT, via Marghera, 2, Roma.

L'Ufficio ENIT a Londra.

La Delegazione dell'ENIT a Londra, in Waterloo Place, ha cominciato a funzionare come Ufficio dell'ENIT nella Gran Bretagna, con carattere ufficiale, sotto la direzione del Magg. Stormont. Come gli altri Uffici Informazioni dell'ENIT, quello di Londra non vende biglietti ferroviari, nè compie operazioni di carattere commerciale, limitandosi a svolgere azione di propaganda per l'effettuazione di viaggi in Italia ed a favorirne l'attuazione, appoggiando, in tutti i modi, il lavoro degli agenti turistici e di tutti quelli che si occupano di organizzare viaggi nel continente.

In un secondo tempo, l'Ufficio verrà trasformato in un vero e proprio ufficio di informazioni al pubblico, a somiglianza di quelli di Vienna, Parigi, New York, Praga, Amsterdam e Buenos Aires.

RECENTISSIME PUBBLICAZIONI DEL T. C. I.

VENEZIA TRIDENTINA E CADORE

(575 pagine, 19 carte, 5 piante di città, 18 stemmi). Prezzo per i Soci del T. C. I., **L. 18;** spedizione raccomandata, Italia e Colonie, **L. 2;** Estero, **L. 4.**

A distanza di un mese dalla nuova edizione del volume *Veneto* è uscita la rinnovata Guida della *Venezia Tridentina e Cadore*, guida attesa quant'altra mai poichè descrive una regione fra le più meravigliose e le più frequentate da turisti, alpinisti e villeggianti.

Il volume è stato presentato in un articolo del Presidente del Touring nel fascicolo di agosto di questa Rivista. Qui desideriamo ricordare che, parlando di guide turistiche, « nuova edizione » significa pressochè « completo rifacimento », tanto profondi, estesi e rapidi sono i mutamenti che avvengono nei diversi campi della viabilità, dei trasporti, dell'edilizia, della bonifica, dell'arte, dell'alpinismo, dell'ospitalità, ecc.

L'ordinamento della materia è del tutto nuovo; il volume è regionale, offre cioè una descrizione completa ed organica della regione. Gli itinerari sono preceduti da uno « Sguardo d'insieme » che compendia in 42 pagine i vari aspetti della regione stessa dal punto di vista della geografia, della storia naturale, dell'arte, della lingua, della demografia e dell'economia.

Molti fra i Soci conoscono quest'opera sotto il nome di « Guida delle Tre Venezie » in due volumi, distribuiti gratuitamente nel 1920-21, all'indomani della Vittoria. Ma, se si pensa che, nel decennio trascorso, il Sodalizio è passato da 200.000 a 400.000 Soci, si deduce che più della metà di essi non possiede questo indispensabile strumento per la conoscenza della Venezia Tridentina e che saranno quindi vivissime e pronte le richieste di questo volume.

ARGENTINA, PARAGUAY, URUGUAY

(580 pagine, 13 carte, 15 piante di città, 6 piante di edifici, 23 stemmi e bandiere). Prezzo per i Soci del T. C. I., **L. 25;** spedizione raccomandata, Italia e Colonie, **L. 2;** Estero, **L. 4.**

E' il primo volume della Guida dell'America Latina, la prima guida turistica complessiva, veramente degna di tal nome, di quegli Stati alla cui scoperta e al cui sviluppo economico e culturale gli Italiani hanno dato un così grande contributo. L'opera è frutto di un'accurata preparazione di lunga mano, e venne redatta e controllata sulla base di attenti sopraluoghi. La cartografia, appositamente disegnata e incisa, costituisce un corredo preziosissimo. La Guida, sia nell'edizione italiana, sia in quella spagnola, desterà vivo interesse non solo in Argentina, ma in tutto il mondo, e particolarmente nel nostro Paese, che mantiene così intimi e frequenti rapporti con le Repubbliche del Plata.

DA RIFUGIO A RIFUGIO, Vol. III

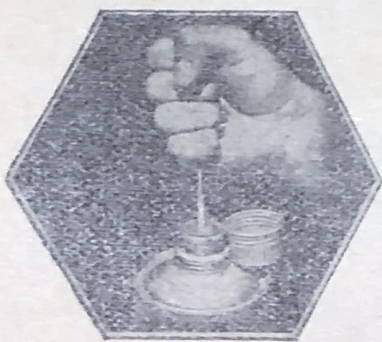
ORTLES, ADAMELLO, BRENTA, BALDO E ADIACENZE

(292 pagine, 2 carte, 12 schizzi e 80 fotografie). Prezzo per i Soci del C. A. I. e del T. C. I., **L. 15;** spedizione raccomandata, Italia e Colonie, **L. 1,50;** Estero, **L. 3,50.**

Redatto con gli stessi criteri dei due precedenti, questo volume descrive, coi loro accessi, traversate e ascensioni, 62 rifugi principali compresi nella zona montuosa che separa la Lombardia dalla Venezia Tridentina. Bastano i nomi indicati nel titolo per evocare meravigliose visioni di suprema bellezza. Le 80 fotografie, a piena pagina, rappresentano i rifugi e panorami scelti fra i più celebrati e caratteristici.

Indispensabile in viaggio

NEL corredo di marcia della vostra auto non deve mai mancare la piccola riserva d' olio necessaria a ripristinare il livello nel carter.

Il nuovo bidoncino di Mobiloil ve la offre a prezzo convenientissimo; comodo, pratico, trova posto ovunque, sotto il cofano o nella cassetta attrezzi; completamente ermetico, vi garantisce la genuinità dell' olio mondiale di qualità.

Per aprire il bidoncino occorre rompere il bocchiello con un moderato colpo.

Il Mobiloil resiste e dura di più

VACUUM OIL COMPANY, S. A. I.

Il 2° Congresso internazionale del carbonio carburante.

Dal 1° al 5 ottobre avrà luogo a Milano, organizzato dal Touring Club e sotto gli auspici del Consiglio Nazionale delle ricerche, il 2° Congresso internazionale del carbonio carburante, per lo studio scientifico e pratico del carbonio in quanto atto ad essere utilizzato come carburante sussidiario. Entrano in questa categoria di applicazioni gli autoveicoli alimentati da gassogeni a legna od a carbone di legna, i motori funzionanti con carbone polverizzato, i gas compressi per l'alimentazione di autoveicoli, ecc.

A questa iniziativa italiana sono già assicurate le adesioni di tecnici eminenti, rappresentanti 21 Nazioni: Australia, Austria, Belgio, Brasile, Cile, Cina, Estonia, Francia, Germania, Inghilterra, Jugoslavia, Lettonia, Messico, Olanda, Polonia, Portogallo, Romania, Spagna, Stati Uniti, Svizzera ed Ungheria.

Hanno accordato il loro patrocinio i Ministeri della Guerra, dell'Agricoltura e Foreste, delle Comunicazioni, delle Corporazioni, delle Colonie, il Sottosegretariato per la bonifica integrale, il Comitato nazionale forestale, la Reale Accademia d'Italia, e moltissimi altri Enti ed Istituti. Speciali facilitazioni ferroviarie sono state concesse a favore dei congressisti.

Contemporaneamente avrà luogo, sempre a Milano e presso il Touring Club, la 2ª riunione del Comitato internazionale permanente del carbonio carburante, ente scientifico nel quale l'Italia è degnamente rappresentata.

Il Campeggio del T. C. I. in Abruzzo.

Un velo di mestizia è sceso sugli ospiti del Campeggio sorto ai Piani di Tivo, sopra Pietracamela, lungo le pendici del Corno Piccolo, non appena abbandonata la bellissima località, mentre già si iniziava lo smontaggio delle confortevoli tende. Chè, questo d'Abruzzo, per unanime giudizio dei campeggianti, anche di quelli che si gloriano di aver partecipato a nove, a dieci di queste adunate nostre, rimarrà memorabile fra quanti il Touring ha organizzato. Merito, certo, del paesaggio meraviglioso di cui i campeggianti hanno goduto, e delle escursioni felicemente riuscite e favorite da un limpidissimo cielo; ma merito anche della popolazione dell'Abruzzo forte e gentile, che si è prodigata in cortesie ed in fattive collaborazioni. E' parso che natura ed uomini fossero animati da una nobile gara a superarsi nel produrre grate impressioni nell'animo degli ospiti.

Ma la regione si è rivelata anche sotto un altro aspetto: il senso di matura, perfetta comprensione di quello che poteva rappresentare un Campeggio del Touring come segnalazione della zona ai turisti d'Italia, ha fatto sì che tutti gli ostacoli, tutte le difficoltà che potevano frapporsi all'organizzazione di esso, fossero facilmente superate.

Ricordiamo ora, non senza una profonda riconoscenza, qualcuno di coloro che al brillante successo del nostro XI attendamento cooperarono nei modi più diversi. Ricordiamo e ringraziamo pertanto sentitamente l'On. Ministero delle Comunicazioni, che concesse eccezionali facilitazioni per i viaggi dei nostri campeggianti; ringraziamo in modo particolarissimo l'Associazione turistica « Aprutium » di Teramo, per quanto essa fece per la fortuna del nostro attendamento. Giunga così il nostro ringraziamento anche all'illustre Presidente dell'Associazione, On. Nicola Forti e al Vice Presidente, Avv. Giuseppe Mariani, che accompagnarono della loro fattiva fervida collaborazione tutta l'organizzazione del Campeggio, assicurando ad esso agevolazioni di grande valore morale e materiale. Ringraziamo l'egregio Podestà di Pietracamela, Cav. Juvenale, che alla causa del nostro attendamento diede la sua appassionata opera e che trovò nell'ottimo Cav. De Luca un fedele interprete dei suoi desiderî. Che cosa dobbiamo poi dire al Dott. Ernesto Sivitilli e ai suoi valorosi « Aquilotti »? E' senz'altro per merito loro, per il loro volontario magnifico aiuto che il Touring potè offrire ai suoi campeggianti il più interessante programma turistico ed alpinistico nel Gruppo del Gran Sasso. Se centinaia furono quelli che di giorno ed anche di notte salirono alla Cima del Corno Grande, se per le vie d'accesso facili come per le difficili, salirono al Corno Piccolo, è perchè gli « Aquilotti », sotto la vigile guida del loro capo si prodigarono in modo meraviglioso. Ad essi vadano i nostri sentimenti di viva gratitudine.

A tutte le Autorità di tutte le città e dei numerosi paesi attraversati dai campeggianti che parteciparono alle indimenticabili escursioni automobilistiche in Abruzzo al termine di ciascun turno, giunga il vivo ringraziamento del Sodalizio, anche per le fraterne accoglienze tributate da quelle popolazioni. Così pure giunga il nostro ringraziamento ai Consoli del Touring che diedero la loro collaborazione per il successo, sia del Campeggio, sia delle escursioni.

NUOVI MODELLI 1933
"La Voce del Padrone"

RADIO-GRAMMOFONI
GRAMMOFONI AMPLIFICATI
RADIO-RICEVITORI

Questi apparecchi di **fabbricazione nazionale** confermano la superiorità dei nostri prodotti.

Radio-grammofono R. G. 80. Supereterodina a otto valvole - Cinque pentodi - Sensibile - Selettivo - Potente . . . . **L. 3500,—**

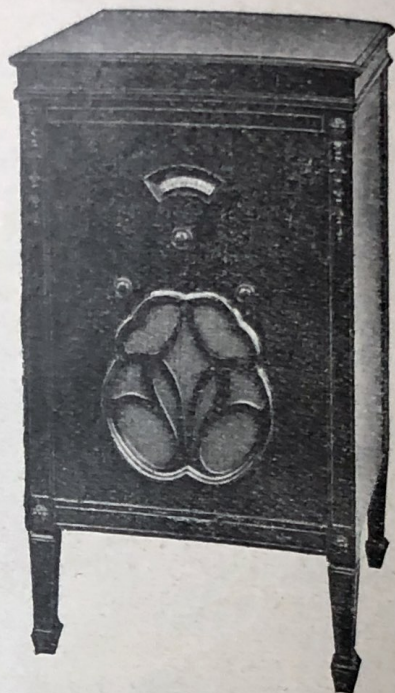
Radio-grammofono R. G. 50. Cinque valvole - Riceve l'Europa con un piccolo impianto aereo - Perfettissimo . . . . **L. 2200,—**

Radio-grammofono R. G. 31. Tre valvole - Per la stazione locale. . . . . **L. 1650,—**

Radio-ricevitore R. 7. Supereterodina sette valvole - Quattro pentodi. . . . . . **L. 1950,—**

Radio-ricevitore R. 5. Cinque valvole - Riceve tutta Europa. . . . . **L. 1475,—**

Radio-ricevitore R. 3. Tre valvole - Per la locale **L. 750,—**

Grammofono amplificato G. A. 30. Moderno **L. 1450,—**

R. G. 50

R. G. 31

Chiedete un audizione dei nostri modelli.
Cataloghi gratis a richiesta

S. A. NAZ. DEL "GRAMMOFONO"

MILANO, Gall. Vitt. Em., 39-41 - TORINO, Via Pietro Micca, 1
ROMA, Via del Tritone, 88-89 - NAPOLI, Via Roma, 266-269

RIVENDITORI AUTORIZZATI IN TUTTA ITALIA

Nel chiudere queste note, sentiamo la necessità di esprimere la nostra piena soddisfazione per il modo perfetto con cui poterono svolgersi tutti i servizi del Campeggio, per quanto difficili essi fossero, data l'ubicazione dell'attendamento; segnaliamo pure l'ottima organizzazione dei servizi automobilistici affidati alla Società « Abruzzo », la quale ha favorito in modo apprezzatissimo l'iniziativa del Touring.

Nuove edizioni dei fogli della Carta d'Italia al 250.000.

Nel nostro numero d'agosto, a pag. *291* di questa stessa rubrica, abbiamo trattato della diligente opera di revisione e di aggiornamento a cui vengono sottoposti i fogli della Carta d'Italia al 250.000, antico ma sempre attuale vanto del Touring.

All'elenco dei fogli di nuova edizione allora pubblicato, vanno aggiunti i seguenti due fogli, che escono ora completamente aggiornati: N. 37, *Foggia;* N. 42, *Potenza*. Come in tutti i fogli di nuova edizione, anche in questi le strade dipendenti dall'Azienda Autonoma Statale della Strada sono contrassegnate da colore giallo e dal numero assegnato a ciascuna di esse per decreto.

L'elenco completo dei fogli di recente o recentissima edizione è, dunque, a tutt'oggi il seguente:

2 *Domodossola*, 3 *Como*, 4 *Bergamo*, 5 *Trento*, 5 bis *Bolzano-Merano*, 6 *Belluno*, 6 bis *Brennero*, 7 *Udine*, 7 bis *Trieste*, 8 *Susa*, 9 *Torino*, 10 *Milano*, 11 *Brescia*, 12 *Verona*, 13 *Venezia*, 13 bis *Fiume*, 15 *Cuneo-Imperia*, 16 *Genova*, 17 *Pisa*, 18 *Bologna-Firenze*, 19 *Ravenna*, 20 *Pesaro*, 20 bis *Quarnaro-Zara*, 21 *Livorno*, 22 *Siena*, 23 *Perugia*, 26 *Orbetello*, 27 *Civitavecchia*, 28 *Roma*, 30 *S. Severo*, 32 *Sassari*, 33 *Tempio Pausania*, 34 *Frosinone*, 35 *Napoli*, 36 *Benevento*, 37 *Foggia*, 38 *Bari*, 39 *Oristano*, 41 *Salerno*, 42 *Potenza*, 46 *Cagliari*, 50 *Cefalù*, 51 *Etna*, 52 *Messina*, 55 *Caltanissetta*.

Anche i fogli N. 5 *Trento* e N. 35 *Napoli*, compresi nell'elenco del nostro fascicolo di agosto, perchè già pubblicati in nuova edizione, escono in questi giorni in edizione nuovissima completamente aggiornata e riveduta.

La raccolta completa della Carta d'Italia al 250.000 in 62 fogli è in vendita ai Soci alle seguenti condizioni: **L. 50** alla Sede del T. C. I., **L. 55** in Italia e Colonie, **L. 60** all'Estero. Un foglio separato costa **L. 1** alla Sede, **L. 1,80** Italia e Colonie, **L. 2,50** all'Estero. E' stata confezionata una cartella custodia per la collezione, in due tipi, economico e di lusso: il tipo economico è in vendita al prezzo di **L. 8** alla Sede, **L. 15,50,** Italia e Colonie; il tipo di lusso rispettivamente a **L. 18** e **L. 25;** per l'Estero le spese di spedizione variano a seconda del paese di destinazione.

Per la miglior consultazione della Carta è stato compilato un « Indice Generale » di tutti i nomi in essa contenuti, grosso volume che si vende al prezzo di **L. 5** alla Sede, **L. 8,50** Italia e Colonie; **L. 12** all'Estero.

Un esploratore italiano nell'America del Sud.

E' il Professore *Luigi Balzan*, che, nato a Badia Polésine nel 1865 e laureatosi a Padova, passò giovanissimo nell'America del Sud, quale preparatore nel maggiore museo di Storia Naturale dell'America Latina a La Plata, e, successivamente, alla Cattedra di fisica e scienze al Colegio Nacional di Asunción del Paraguay, donde un incarico della Reale Società Geografica Italiana lo chiamava ad un duplice viaggio di esplorazione e di studi nella zona centrale del Continente Sud-Americano. Le vivaci impressioni e le non poche avventure del lunghissimo itinerario percorso sono brillantemente riassunte nel fascicolo di Ottobre de *« Le Vie d'Italia e dell'America Latina »*.

Nello stesso fascicolo C. De Guarini parla di *Curityba di ieri e di oggi*, con efficace quadro del magnifico sviluppo della città brasiliana; A. Guffanti, descrive i curiosi costumi degli *Indios Chipayas* della Bolivia; E. Brambilla, analizza il *Commercio estero del Brasile nel 1931;* U. Franci, espone le particolarità della *Carnaubeira*, la pianta produttrice di cera; S. Pacetti, espone la storia e le benemerenze della *Società Italiana di M. S. di Montevideo;* B. Zuculin, enumera i benefici effetti che è destinata a produrre la nuova *Ferrovia S. Juan-Jachal* in Argentina; P. G. Jansen narra il suo interessante viaggio *da Girardot a Bogotá* nella Colombia; G. De Passera, espone i dati sul *Clima e salute pubblica al Paraguay*. La parte dedicata all'Italia illustra i grandi lavori per la *Rinascita dell'Agro Pontino* (S. Incisa); descrive l'interessante itinerario pugliese *da Brindisi ad Egnazia* (G. Silvestri); ci fa conoscere le *Terme di San Giuliano;* (G. De Passera); ci conduce a visitare l'artistica città di *Saluzzo* (A. Bersanetti) e la montana borgata abruzzese di *Pescostanzo* (R. Caniglia). — Chiude il grosso, illustratissimo fascicolo, una variata rubrica riguardante i paesi dell'America Latina e interessanti notizie, alcune anche fin qui inedite, intorno a Garibaldi nel Rio Grande do Sul.

Il fascicolo di settembre de « L'Alpe ».

Questa nostra Rivista dedicata alla volgarizzazione dei problemi scientifici e delle pratiche realizzazioni nel campo della vita e della produzione montana, esce in questo mese con un fascicolo in cui sono svolte interessanti ed utili trattazioni che la ristrettezza dello spazio consente solo di elencare:

G. Di Tella: *La riforma della istruzione superiore forestale;* L. P. Passavalli: *I cartoni asfaltati nella pratica forestale;* A. Hoffmann: *Alcune osservazioni sui legnami da sci;* C. Magnino: *La più grande foresta d'Europa.* Fanno seguito, dense e sempre di vivo interesse le varie rubriche: « Appunti e note pratiche »; « Vita forestale all'estero »; « Notizie bibliografiche »; « Bonifica integrale » e « Notizie ed Echi ». Una ricca serie di illustrazioni decora e rende più attraente l'importante fascicolo.

Il costo dell'abbonamento annuo a *L'Alpe* è di **L. 15,50** (Estero **L. 25,50**). Per gli Ufficiali della M.N.F. e per i tecnici forestali dello Stato **L. 12,50.** Per i Sottufficiali e Militi della M. N. F. **L 10,50.**

Le piante grasse.

I nuovissimi criteri di arredamento e di decorazione interna della casa hanno messo in grande onore le così dette « piante grasse ». Della loro struttura singolarissima, della loro coltivazione e utilizzazione tratta brillantemente, nel fascicolo di ottobre de « *L'Albergo in Italia* », Paolo Stacchini, con particolare riferimento alla coltura che se ne fa nella Riviera Ligure. Nello stesso fascicolo U. Tegani continua la brillante illustrazione delle *Spiaggie dell'Adriatico;* B. Scotti illustra problemi contingenti di particolare interesse per gli albergatori; M. Tichi tratta l'argomento *L'albergo e il moderno mobilio;* G. Pescatori nella rubrica « L'Albergatore e la legge » esamina il problema della *Responsabilità dell'albergatore per i bagagli consegnati per l'inoltro alla stazione.* Sempre assai utili appaiono i consigli del Dott. Pugliesi nella rubrica « L'Albergo e l'igiene » e le disposizioni fiscali richiamate in quella « L'Albergatore e il fisco ». Un vario e ricco notiziario alberghiero e turistico, completa il fascicolo cui molte belle incisioni dànno quel tono artistico e signorile che caratterizza le Riviste del Touring.

Prezzo di abbonamento per i Soci del T. C. I.: Italia e Colonie, **L. 10,50;** Estero, **L. 20,50.**

SHELL DYNAMIN

IL SUPERCARBURANTE DELLE VITTORIE

Cava.

PRESENTA LE SUE CREDENZIALI

VI Coppa delle Mille Miglia
(9-10 Aprile 1932-X)
1° Borzacchini - 2° Trossi - 3° On. Scarfiotti - 4° Minoia - 5° Carraroli - 6° Giulay - 7° Santinelli 9° Lurani - 10 - Gazzabini - 11° Bottoni - 12° Cobianchi

XXIII Targa Florio
(8 Maggio 1932 X)
1° Nuvolari - 2° Borzacchini - 4° Ghersi

Corsa in salita "Le Torricelle,,
(8 Maggio 1932-X)
1° Tadini

II Corsa "La Colonnetta,,
(12 Maggio 1932 X)
1° Tadini

VI Coppa Messina
(15 Maggio 1932-X)
1° Ghersi - 2° Brivio - 3° D'Ippolito e 1° categoria 2000 cmc

IX Pontedecimo-Giovi
(19 Giugno 1932-X)
1° Borzacchini e 1° categoria Sport 3° Nuvolari e 1° Categoria corsa

Coppa Parma
(26 Giugno 1932-X)
1° assoluto Umberto Foglino.

Corsa in salita Biella-Oropa
(29 Giugno 1932-X)
1° assol. Trossi Carlo - 2° assol. Brivio Antonio.

III Coppa del Cimino-Viterbo
(10 Luglio 1932-X)
1° assoluto Pietro Ghersi.

V Circuito "Principe di Piemonte-Avellino,,
(24 Luglio 1932-X)
1° assol. Tazio Nuvolari - 2° assol. G. D'Ippolito.

VIII Coppa Acerbo
(15 Agosto 1932-X)
1° Nuvolari.

tutti con

SHELL DYNAMIN

il super carburante delle vittorie

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Le facilitazioni italiane per l'autotrazione citate ad esempio in Germania.

L'autorevole Rivista tecnica *Adac-Motorwelt* di Monaco, organo ufficiale dell'Automobile Club Germanico, riporta integralmente, nel suo numero del 29 luglio c. a., le disposizioni del Decreto recentemente emanato per iniziativa del Ministero della Guerra italiano ed intese a favorire lo sviluppo della autotrazione pesante e quello di speciali categorie di autoveicoli, presentanti un particolare interesse dal punto di vista della difesa nazionale (vedasi in proposito quanto abbiamo scritto nel numero di luglio c. a., a pag. 259).

E confronta malinconicamente quanto è stato fatto da noi, con quanto è invece avvenuto in Germania, coll'aumento continuo del costo dei carburanti (specialmente di quelli sussidiari a base alcoolica, che costituiscono un monopolio di Stato), col risultato di ostacolare, anzichè incoraggiare, lo sviluppo della autotrazione, in un periodo nel quale già troppe altre cause, imputabili alla crisi universale, avrebbero di per sè stesse concorso a rallentarlo.

Lezioni di circolazione impartite agli studenti svizzeri.

Segnaliamo con piacere una importante ed utilissima iniziativa presa dalla città di Zurigo dopo un'assemblea degli Insegnanti, intesa a studiare il modo per introdurre l'insegnamento della circolazione nelle Scuole Primarie.

L'assemblea (riferisce la *Revue Automobile*) è arrivata alla conclusione che già nelle classi elementari si potrebbe attirare l'attenzione degli scolaretti sui pericoli della circolazione moderna e far loro conoscere le regole fondamentali della circolazione stessa. Più tardi questo insegnamento potrebbe essere dato durante le lezioni di geografia: si utilizzerebbero a tale scopo gli opuscoli riguardanti la circolazione, le piante delle piazze di grande traffico con segnate le linee dei trams e i salvagente; e gli allievi dovrebbero indicare su di esse come si devono traversare le piazze stesse.

Nei componimenti si potrebbero scegliere dei soggetti riguardanti tale questione.

La teoria studiata in classe dovrebbe essere messa in pratica quando si conducono gli allievi ai posti di ricreazione, alle sale di ginnastica, ai bagni, durante le escursioni, ecc.

Dopo questa assemblea degli Insegnanti di Zurigo, la Direzione Centrale dell'istruzione primaria ha impartito opportune disposizioni agli Insegnanti delle singole Scuole.

Una statistica inglese sulle cause delle « panne ».

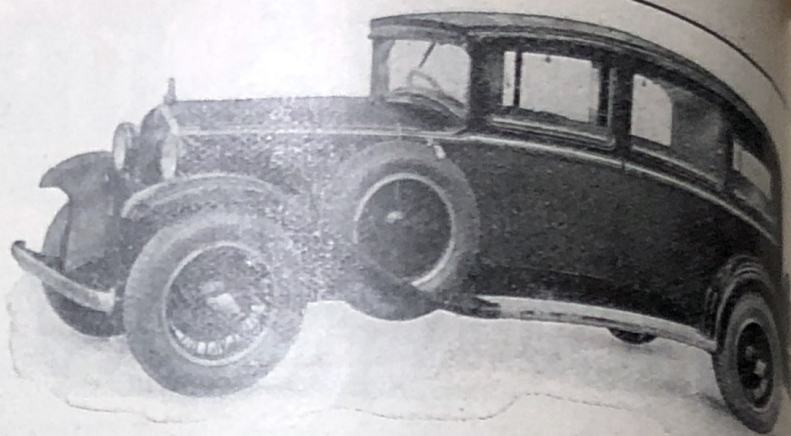
L'Automobile Club Reale d'Inghilterra possiede un ufficio centrale di documentazione al quale collaborano praticamente tutti i Soci di quella importante Istituzione. Ogni anno esso pubblica il risultato delle sue inchieste.

Riteniamo interessante riportare qui, divise per categorie, le percentuali delle cause delle « panne » registrate durante l'anno 1931.

1) *Accensione*:	20,8
Accensione	30,5
Carburazione	
2) *Motore*:	10,1
Cilindri e pistoni	2,6
Distribuzione	1,3
Valvole	2,2
Lubrificazione	2,2
Circolazione d'acqua	1,0
Messa in moto	0,7
Alberi delle cames	5,5
Cause non accertate	
3) *Trasmissioni e freni*:	5,3
Innesto	1,9
Cambio di velocità	4,2
Trasmissione	4,2
Freni	
4) *Ponte posteriore*:	13,6
Albero del cardano	0,9
Differenziale	1,0
Tubo del differenziale	
5) *Organi di direzione*	3,2
6) *Ruote e molle*	4,4
7) *Impianti elettrici*	2,0

Come si vede, la causa più frequente di « panne » risiede in difetti all'accensione.

Soppressione della tassa del « visto » sui « carnets » degli automobilisti diretti in Belgio.

L'Ufficio belga dell'Alleanza Internazionale del Turismo comunica: la Convenzione Internazionale del 24 aprile 1926 relativa alla circolazione automobilistica, la quale ha sostituito quella dell'11 ottobre 1906, richiede per la circolazione delle automobili nei Paesi contraenti due documenti: 1° il certificato internazionale per automobili; 2° il permesso internazionale di guidare. Giusta le istruzioni date dalle Amministrazioni belghe competenti, il certificato internazionale per automobile deve essere vistato all'entrata nel Belgio dal Servizio doganale che appone, in testa al « visto » sul *carnet* in questione, dei bolli pel valore di frs. 7,50 (attualmente frs. 8,30 in seguito al decimo e mezzo addizionale). Il Touring Club del Belgio, desideroso di facilitare in questo campo l'entrata degli automo-

Guida interna 6-7 pcs i "Carrozzeria ALFA"
"6 c. Turismo".

LISTINO PREZZI - 15 Giugno 1932-X

per vetture complete di 6 ruote gommate - di tutti gli accessori d'uso e cristalli infrangibili

FRANCO SEDE FILIALI O CONCESSIONARI

6 c. TURISMO

Guida interna 4-5 posti, con baule
Carrozzeria ALFA .... **L. 39.000**

Guida interna con separazione 6-7 posti
Carrozzeria ALFA .... **L. 39.500**

6 c. GRAN TURISMO (doppio asse a cames)

Torpedo 4 posti o Spyder 2-4 posti .... **L. 43.000**

Guida interna 4-5 posti, con baule
Carrozzeria ALFA .... **L. 45.000**

6 c. GRAN TURISMO COMPRESSORE

Guida interna 4-5 posti, con baule
Carrozzeria ALFA .... **L. 68.000**

6 c. GRAN SPORT

Spyder 2 posti .... **L. 51.000**

8 c 2300 GRAN SPORT

Spyder 2 posti .... **L. 80.000**

SOC. AN. ALFA ROMEO - MILANO

CAPITALE L. 100.000.000 INTERAMENTE VERSATO

DIREZIONE E OFFICINE DI COSTRUZIONE: VIA M. U. TRAIANO, 33

bilisti stranieri, aveva fatto ripetute istanze presso l'Amministrazione belga del Registro per la soppressione di detta tassa.

L'Amministrazione del Registro ha finalmente accolto tali istanze e, in conseguenza, gli automobilisti stranieri diretti nel Belgio non dovranno più pagare la tassa precitata, fermo restando l'obbligo del visto.

Il motore a 6 tempi.

Il rendimento termico di un comune motore a scoppio è, come è noto, assai basso perchè alla sola fase utile del ciclo (quella di scoppio) si accompagnano perdite di energia assai grandi. Infatti del potere calorifico della miscela esplosiva vengono persi circa un 45 % durante la fase di scarico, un altro 25 % viene assorbito dal riscaldamento delle masse metalliche, mentre un 3 % circa di perdita è di natura meccanica ed è assorbito dalla messa in moto delle parti mobili del motore. In tal modo delle calorie fornite al motore soltanto un 27 % viene utilizzato sotto forma di energia motrice.

Per migliorare il rendimento del motore a scoppio il Prof. Terres, della Scuola Tecnica Superiore di Charlottenburg, ha ideato un nuovo ciclo il quale consta di 6 anzichè di 4 tempi. Il motore è, come al solito, ancora fornito delle due valvole: di ammissione e di scarico.

Il ciclo di lavoro del motore è il seguente.

Durante il 1º tempo (vedi figura) la valvola di ammissione è aperta e il motore aspira una miscela aria-benzina molto ricca di carburante, tanto che non può subire una completa combustione. Nel 2º tempo tutte e due le valvole sono chiuse e si effettua la compressione della miscela. Nel 3º tempo viene effettuata la accensione della miscela stessa, accensione che, data la insufficienza di aria di detta miscela, dà luogo soltanto ad una combustione parziale e graduale, anzichè ad una vera esplosione come nei motori normali. Nel 4º tempo si effettua una nuova compressione della miscela parzialmente combusta, compressione che, aumentandone notevolmente la temperatura già elevata, dà luogo nel tempo successivo, durante il quale viene immessa nel cilindro dell'aria sotto pressione, ad una seconda accensione e alla completa combustione della miscela carburante. Nel 6º tempo ha luogo infine lo scarico dei gas combusti.

Riassumendo, il motore Terres funziona secondo il seguente schema di lavoro:

1º tempo: aspirazione della miscela carburante;

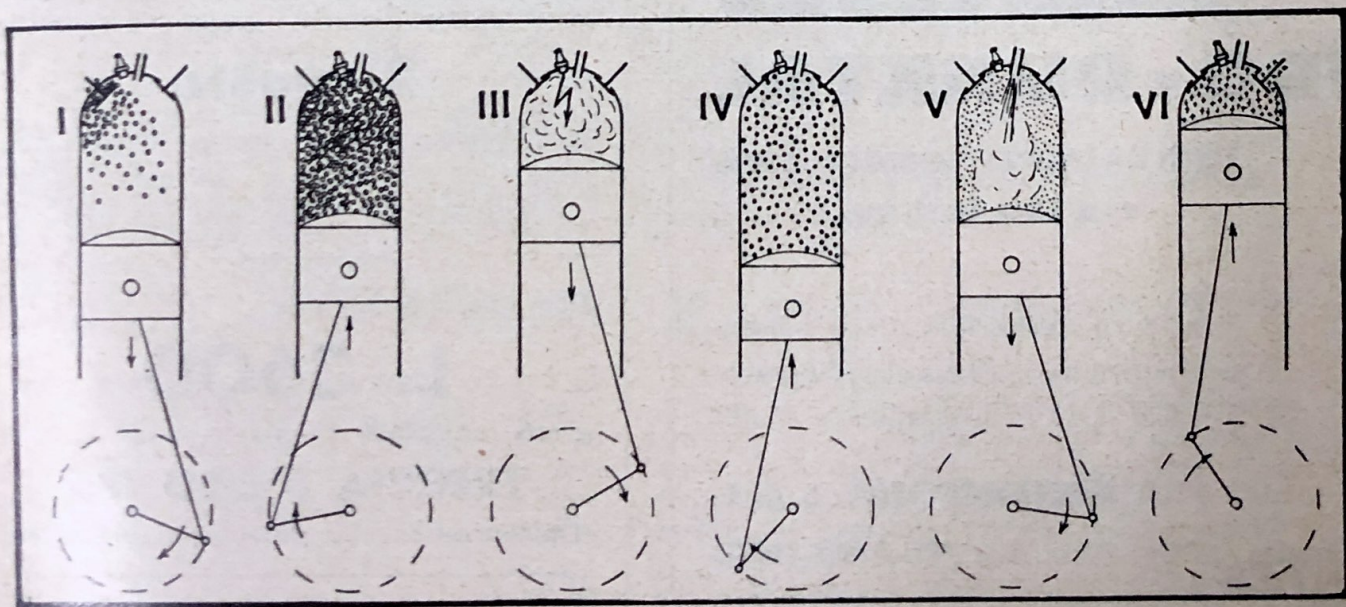
2º tempo: compressione di detta miscela;

3º tempo: combustione incompleta della miscela stessa;

4º tempo: compressione dei gas bruciati e della parte di miscela non ancora combusta;

5º tempo: introduzione di aria compressa, autoaccensione e completa combustione della miscela residua;

6º tempo: scarico dei gas combusti.

Le esperienze pratiche eseguite dal Prof. Terres sopra motori costruiti secondo il suo nuovo ciclo, hanno potuto accertare un notevole miglioramento nel rendimento termico del motore. Secondo quanto riferisce St. v. Szenasy in *Adac-Motorwelt*, detto rendimento sarebbe salito al 40-50 %. Il nuovo motore, confrontato con uno del tipo normale a 4 tempi, deve pertanto consentire un risparmio di carburante di più di un terzo. Le esperienze in proposito continuano, ed è augurabile che questa interessante invenzione, che viene a fondere in uno stesso motore i pregi e le caratteristiche del motore a scoppio e quelli del motore a combustione interna, abbia ad entrare presto nella fase applicativa, nell'interesse generale di tutti gli utenti di autoveicoli.

SCHEMA DI FUNZIONAMENTO DEL NUOVO MOTORE A SEI TEMPI.

1º *tempo:* aspirazione; – 2º *tempo:* compressione; 3º *tempo:* accensione e combustione parziale; – 4º *tempo:* compressione della miscela parzialmente combusta; – 5º *tempo:* immissione di aria compressa e accensione spontanea della miscela suddetta; – 6º *tempo:* scarico dei gas combusti.

Le **Lenti Zeiss Uro-Punktal** attenuano i raggi infrarossi contenuti in fortissima proporzione nella luce artificiale riducendoli alla misura contenuta nella luce del giorno. Questa assimilazione della luce artificiale alla luce diurna ha un effetto altamente benefico sulla vista e preserva gli occhi dalla prematura stanchezza. Le lenti da usare nei mesi invernali sono le

ZEISS
URO-PUNKTAL

LENTI DA OCCHIALI GRADEVOLISSIME PER LUCE ARTIFICIALE

Vendita ed applicazione presso i buoni negozi d'ottica. – Opuscolo illustrativo « URO 162 » invia gratis e franco

"LA MECCANOPTICA" S. A. S.

Corso Italia, 8 **MILANO (105)**

Rappresentanza per l'Italia e Colonie della Casa

CARL ZEISS, JENA

Tecnici e Sportivi di ben 16 Nazioni con-
nute a Merano hanno assistito alla nuova
meravigliosa performance della

Freccia d'Oro

1931-1932 - Le due partecipazioni delle moto **Bianchi** alla

GARA INTERNAZIONALE DELLA 6 GIORN

hanno segnato due clamorose affermazioni per la **grande marca nazionale**

Bianchi

6 moto partite **6 moto arrivate**

aggiudicandosi la

GRANDE MEDAGLIA D'ORO

della F. I. C. M. e

classificandosi prima ex aequo

Alla fiducia riposta dalle Gerarchie sportive assegnando alla **Bianchi** l'onore di competere contro le 10 squadre rappresentanti l'elite motociclistica di ben 7 nazioni per il

VASO D'ARGENTO

la **Bianchi** ha corrisposto portando brillantemente i suoi Pigorini, Aldrighetti e Vailati al

2° posto

precedendo col suo piccolo meraviglioso motore di 175 cmc. tutto un folto gruppo di macchine di cilindrate superiori

---

Ricordate che con sole

L. 3600

avrete, completa d'impianto, una

FRECCIA D'ORO 175

la migliore macchina attualmente sul mercato

Soc. An. EDOARDO BIANCHI

Viale Abruzzi, 16 MILANO

L'Automobile Club del Sud California.

Forse pochi immaginano l'importanza dell'Automobile Club del Sud California. Esso infatti aveva alla fine dello scorso anno ben 125.778 Soci. Poichè il contributo annuo di ogni Socio è di 12 dollari, le entrate nette dell'Ente raggiunsero la ragguardevole somma di 1.509.336 dollari. Si comprende facilmente come, essendo dotato di così larghe disponibilità finanziarie, l'Automobile Club del Sud California abbia potuto compiere un'opera molto attiva di propaganda per la prevenzione degli infortuni, per l'istruzione dei conducenti e per il soccorso dei propri Soci.

Importante e utilissima è l'opera che l'Ente del quale ci occupiamo svolge nelle scuole, sia mediante il collocamento di speciali cartelloni ammonitori, sia mediante la diffusione di speciali bollettini ad uso degli studenti, contenenti le norme per evitare gli investimenti. Nel 1931 aveva collocato nelle aule scolastiche ben 205.500 cartelloni e distribuito ben 165.000 bollettini.

Il motore « galleggiante ».

Come è noto, per la stessa sua struttura riesce quasi impossibile l'ottenere il perfetto equilibro meccanico delle parti mobili del motore a 4 cilindri. Da questo fatto hanno origine frequentemente delle continue e noiose vibrazioni che in determinate circostanze si fanno più intense ed addirittura insopportabili, e che, comunque, stancano il guidatore e i passeggeri della vettura e provocano un logorio prematuro dei vari meccanismi di essa ed anche della carrozzeria. Nei motori a 6 e a 8 cilindri l'equilibrio meccanico si può invece raggiungere in modo quasi completo: da ciò la marcia silenziosa e confortevole che caratterizza le automobili munite di tali motori.

Si sta pertanto manifestando, specialmente in America ed in Francia, una interessante tendenza costruttiva, la quale ha fatto la sua apparizione anche in Italia, e che è intesa a raggiungere lo scopo di offrire al cliente di modeste possibilità finanziarie una vettura di serie, a 4 cilindri, ma costruita in modo da poter gareggiare, quanto a confortevolezza di marcia, con le lussuose e costose macchine a 6 e a 8 cilindri.

Una delle prime realizzazioni del genere è dovuta all'ingegnere svizzero C. R. Henriod, il quale fino dal 1907 aveva previsto la sospensione elastica del motore mediante supporti pneumatici posti dalle due parti del *carter*.

Sono apparsi ora sul mercato i primi tipi di automobili munite del così detto « motore galleggiante »: con motore provvisto cioè di una sospensione elastica, di tipo più o meno complicato, la quale gli permette di compiere delle oscillazioni laterali. In realtà si tratta di un motore semplicemente « oscillante », e sulla efficacia di tale dispositivo il parere dei tecnici non è concorde, in quanto alcuni se ne dimostrano entusiasti, mentre altri fanno in merito alcune riserve. Fra questi ultimi è da citare l'ing. Pierre Devaux il quale osserva in *Science et Monde* che la soluzione proposta non risolve che in modo parziale ed incompleto il problema, in quanto alcune categorie di vibrazioni non sarebbero affatto eliminate, mentre le altre verrebbero soltanto attenuate, dando così luogo ad una specie di fremito continuo, meno sgradevole peraltro delle oscillazioni che si avrebbero senza tale dispositivo. Inoltre il motore « galleggiante » dà luogo, egli osserva, a delle complicazioni costruttive nei comandi del carburatore ed in quelli delle varie tubazioni, dei freni a mano, ecc.: complicazioni che, oltre ad aumentare alquanto il costo della vettura, costituirebbero una probabile fonte di incidenti meccanici.

Secondo il predetto ingegnere non pare quindi che il motore « galleggiante » sia destinato ad una larga diffusione, anche perchè gli innegabili vantaggi che esso presenta si possono conseguire in modo più semplice ed economico montando i motori sopra dei manicotti di caucciù: come fanno già del resto alcuni costruttori americani.

Autocarri frigoriferi a « ghiaccio secco ».

L'industria automobilistica italiana ha messo in commercio tutta una serie di autocarri frigoriferi, destinati al trasporto rapido di merci deperibili, e specialmente di generi alimentari. Un tipo assai perfezionato era visibile, in funzione, alla recente Esposizione di Meccanica Agraria di Roma.

Dal punto di vista tecnico la particolarità più interessante (che costituisce anzi la novità del sistema) è data dal fatto che la refrigerazione delle merci trasportate viene ottenuta mediante l'impiego del cosiddetto « ghiaccio secco », ossia dell'anidride carbonica solidificata a bassissima temperatura.

Il « ghiaccio secco » evapora lentamente, mantenendo nell'ambiente una temperatura bassa e senza produrre umidità nè lasciare residui; inoltre esercita una notevole azione antibatterica, impedendo ai microrganismi di svilupparsi.

Ha infine un potere refrigerante più che doppio di quello del ghiaccio comune, a parità di peso. Per tutti questi motivi l'anidride carbonica solida si presta egregiamente per il trasporto di carni fresche, di pesci, di frutta, di verdura, ecc.

Sedili e schienali di caucciù poroso per automobili.

Una Ditta inglese ha messo testè sul mercato un caucciù poroso (o meglio, cellulare) ottenuto mediante uno speciale procedimento e destinato a confezionare oggetti diversi: in particolare i sedili e gli schienali delle automobili, che risultano così più soffici e confortevoli, meno facili a riscaldarsi e, per di più, del tutto immuni dalla possibilità che vi si annidino parassiti noiosi o distruttori.

Il nuovo tipo di caucciù è già stato applicato, con ottimi risultati, sui nuovi autobus di Londra.

"TOURING OIL"
è garanzia di vittoria

NELLA
CORSA in SALITA
TERAMO
CIVITELLA d. TRONTO
CLASSE 1500 cmc.
1° Ettore La Galla
su
Alfa Romeo
con

PESCARA, 30 AGOSTO 1932.X°

Spett.
S.A. LUBRIFICANTI E. FOLTZER

GENOVA

Con grande piacere vi comunico di aver usato il vostro "TOURING OIL RECORD SEMIDENSO", consigliatomi dal vostro Signor Agente; ed acquistato su piazza, presso il Sig. Di Biase Nicola, nella Corsa in salita TERAMO - CIVITELLA DEL TRONTO, svoltasi domenica 28 Agosto, e di aver ottenuto dalla vettura Alfa Romeo 1500 Sport, un perfetto rendimento, tanto da portarla alla vittoria della propria categoria.

Nell' esprimervi il mio compiacimento, tengo a dichiararvi che la macchina, dopo la severissima corsa, ha conservato assolutamente la temperatura normale, per merito della perfetta lubrificazione.

Parteciperò domenica prossima 4 Settembre, alla Coppa del Gran Sasso, in Aquila, dove mi auguro trovare il vostro lubrificante.

Mi è grata l'occasione per porgervi i miei più sentiti ringraziamenti e distinti saluti.

ovunque

Presso tutti i rivenditori potete acquistare lo stesso

TOURING OIL RECORD

che nella difficile corsa in salita ha portato alla vittoria il Sig. Ettore la Galla.

Esigetelo in latte sigillate a garanzia della genuinità.

Soc. An. Lubrificanti E. FOLTZER - Genova

La crociera dell' « Augustus » intorno al mondo.

L'*Augustus*, la più grande motonave del mondo, e una delle più belle unità della Marina Mercantile Italiana, farà il giro del mondo, come informa il *Monitore dei Trasporti*.

Partirà da New York il 14 gennaio 1933 e vi ritornerà il 20 del maggio successivo. In poco più di quattro mesi toccherà i più grandi porti del mondo. Ecco l'itinerario: New York - Madera - Gibilterra - Cannes - Montecarlo - Genova - Napoli - Tripoli - Pireo - Haifa (Gerusalemme) - Suez - Bombay - Colombo - Penang - Belawan - Singapore - Bangkok - Batavia - Samarang - Bali - Manila - Hong-Kong - Shanghai - Peiching - Kobe - Yokohama - Honolulu - Los Angeles - Balboa - Avana - New York.

La crociera che si sta preparando è realmente magnifica. Si svolge come un arcobaleno da New York a Madera, l'isola del sogno; dall'Italia alla Terra Santa, all'Egitto; dalle Piramidi alle Indie e al Giappone; dalla California a Panamá, e infine da Cuba a New York.

Questa crociera fa parte del vasto programma della nuova Società «*Italia*» di Navigazione, divenuta popolarissima in America sotto il nome di *Italian Line*. Questo programma si inizia con l'entrata in servizio dei nuovi colossi *Rex* e *Conte di Savoia* nel corrente ottobre.

Il numero dei passeggeri è limitato a 300, e il prezzo della crociera è di 2100 dollari, pari a circa 40 mila lire italiane.

Permessi provvisori di guida agli stranieri.

Il Ministero delle Comunicazioni ha autorizzato il rilascio, anche per l'anno in corso, di permessi provvisori di guida a stranieri, purchè essi sieno muniti di patente di abilitazione alla guida di automobili e di motocicli, conseguita nei paesi d'origine, e si trovino di passaggio in Italia a scopo turistico nonchè ai cittadini italiani residenti abitualmente fuori del Regno e muniti di patente estera, che tornano in patria, per un breve periodo di tempo.

Le rappresentazioni classiche al Teatro Greco di Siracusa nella primavera del 1933.

Le rappresentazioni classiche al Teatro Greco di Siracusa si rinnovano ogni tre anni tra il più vivo interesse degli intellettuali.

Gli spettacoli del 1933 segnano già la settima primavera ellenica che Siracusa vede fiorire fra le innumerevoli bellezze delle sue insigni e grandiose rovine.

Il programma fissato e che si svolge dal 26 aprile all'11 maggio comprende la *Ifigenia in Tauride* di Euripide, nella traduzione di G. A. Cesareo, e *Le Trachinie* di Sofocle, nella traduzione di Ettore Bignone.

Le scene per le due tragedie saranno appositamente costruite su bozzetti di Duilio Cambellotti che disegnerà anche i costumi.

I commenti musicali per la *Ifigenia in Tauride* saranno composti dal Maestro Giuseppe Mulè, e quelli per *Le Trachinie* dal Maestro Ildebrando Pizzetti.

Gli spettacoli vengono organizzati dall'Istituto Nazionale del Dramma Antico.

La fondazione della « Unione Svizzera del Turismo ».

Si è costituita recentemente a Berna una Associazione, denominata *Union Suisse du Tourisme* (Scheweizerischer Fremdenverkersverband), alla quale partecipano tutte le Società e gli Enti svizzeri che hanno rapporti diretti od indiretti coi problemi del turismo. Lo scopo della nuova Associazione è, come dice lo Statuto: « la concentrazione e la organizzazione di tutti gli interessati al turismo svizzero, per la difesa e lo sviluppo comune dei loro interessi economici ». Per il raggiungimento di tali obbiettivi è prevista una azione nei riguardi delle Autorità statali e dei vari gruppi economici, una campagna sistematica diretta a risvegliare nei cittadini svizzeri la comprensione dell'importanza del turismo e dell'interessamento che esso merita, ed infine una riorganizzazione ed intensificazione dei sistemi di propaganda all'interno ed all'estero. E' interessante il fatto che, a determinare la fondazione del nuovo Ente (dal quale la Svizzera si attende notevoli benefici) ha specialmente contribuito lo studio delle realizzazioni ottenute in Italia colla istituzione del « Commissariato per il Turismo ».

Oltre un milione di turisti stranieri entrati in Italia per le carrozzabili, nel 1931.

Gli stranieri entrati in Italia nel 1931 attraverso i posti di confine dalle strade carrozzabili internazionali, sono stati 1.156.943 e quelli usciti, 1.144.651. Tale traffico appare notevolmente superiore a quello costituito dal movimento ferroviario che portò in Italia nel 1931 circa 900.000 stranieri.

Le due cifre debbono però essere alquanto ridotte perchè una parte degli stranieri entrati in Italia non possono essere classificati fra elementi che diano un contributo anche minimo al vero movimento turistico. Sulla base dei calcoli fatti dal competente ufficio dell'ENIT gli stranieri turisti entrati in Italia per le vie carrozzabili vanno quindi ridotti a 1.101.290 e quelli usciti a 1.090.054.

Va poi rilevato che questi turisti, a differenza di quelli entrati per ferrovia, hanno di solito una media di soggiorno di brevissima durata che si può fissare nel complesso in due giorni, così che essi hanno rappresentato per la loro parte una permanenza complessiva in Italia, nel 1931, di non oltre due milioni e mezzo di giornate.

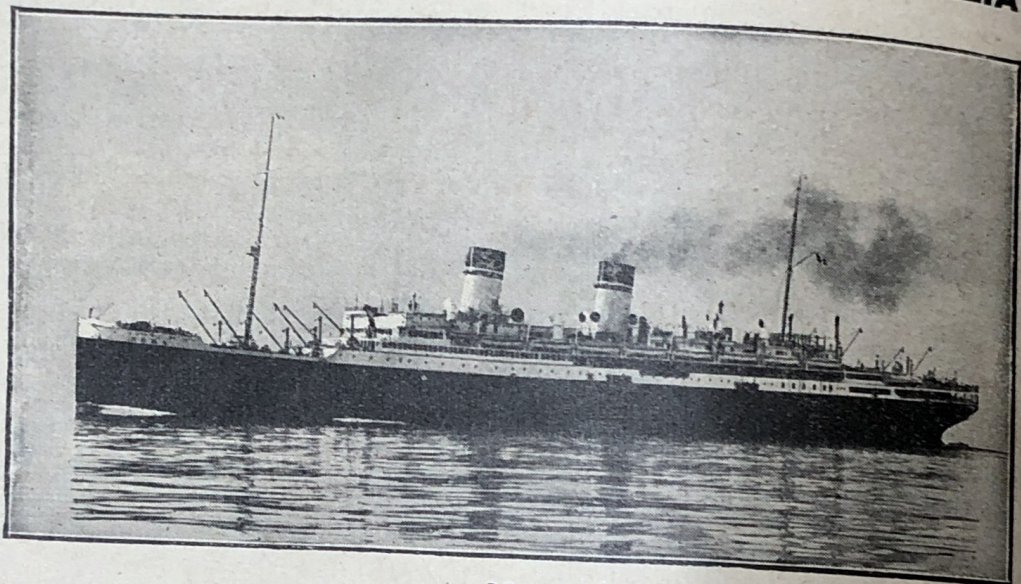
Considerando poi le varie nazionalità che contribuiscono a questa parte del movimento turistico italiano si hanno questi dati: svizzeri 261.432, tedeschi 231.250, austriaci 144.205, inglesi 137.524, francesi 91.062, olandesi e scandinavi 55.556, nord americani 53.253, cecoslovacchi 41.433, belgi 28.252, ecc.

ITALIA

(Flotte Riunite COSULICH, LLOYD SABAUDO, NAVIGAZIONE GENERALE)

Anonima con Sede in Genova - Capitale Sociale L. 720.000.000 interamente versato

SERVIZI CELERI DAL MEDITERRANEO PER IL NORD AMERICA - SUD AMERICA CENTRO AMERICA SUD PACIFICO

LINEA REGOLARE POSTALE PER L'AUSTRALIA

s/s «ROMA»

Nord America

AUGUSTUS
CONTE BIANCAMANO
CONTE GRANDE
ROMA
SATURNIA (Cosulich)
VULCANIA (Cosulich)

Sud America

CONTE VERDE
DUILIO
GIULIO CESARE
MARTHA WASHINGTON (Cos.)
BELVEDERE (Cosulich)

Centro America Sud Pacifico

COLOMBO - ORAZIO - VIRGILIO

Linea Regolare postale per l'Australia

ESQUILINO - REMO - ROMOLO - VIMINALE

Il varo del « Bolzano ».

Madrina S. A. R. Maria Adelaide di Savoia-Genova, è stato varato nel mese di agosto nei Cantieri Ansaldo a Genova-Sestri, il *Bolzano*, la 268ma nave impostata sugli scali dell'Ansaldo, e l'ultimo della serie dei sette incrociatori tipo *Washington* da 10.000 tonn. E' il più veloce degli incrociatori del suo tipo, potendo superare anche i 36 nodi all'ora. Misura 195 m. di lunghezza e 20,60 di larghezza; il suo armamento è formato da quattro impianti binati di cannoni da 203 e di 16 pezzi da 102 antiaerei e controsiluranti, 8 tubi lanciasiluri. Lo scafo, tipo « flush deck » con due ponti contigui, doppio fondo cellulare ed una tuba sul ponte di coperta, è il più lungo in uso nella nostra marina da guerra. L'apparato motore è della potenza di 150.000 cavalli vapore ripartita su quattro eliche. Il *Bolzano* possiede un impianto elettrico con stazioni elettrogeneratrici con turbo dinamo e gruppi elettrogeni Diesel; un impianto radio ed alcuni grandi proiettori zenitali. I due alberi, il prodiero con la caratteristica coffa per la direzione del tiro e il poppiero con due picchi di carico, sono del tipo a tripode. In coperta, a prora, v'è il posto per la sistemazione di due idrovolanti da ricognizione.

La diminuzione delle perdite per sinistri delle marine mercantili.

Dal 1927 al 1931 si registra una grande diminuzione di perdite di navi mercantili a causa di sinistri marittimi: da 521 perdite si scende a 380. Il contrario si nota invece per il numero dei natanti demoliti, che da 265 sono saliti a 437.

Fra le varie cause della diminuzione dei sinistri è da ascrivere indubbiamente, per buona parte, l'elevatissimo disarmo.

Nel 1931 si perdettero tonnellate lorde 341.824, e cioè 231 piroscafi, 17 motonavi, 44 motovelieri e 88 velieri. Le cause delle perdite totali furono: 94 investimenti; 30 collisioni; 8 guasti alle macchine; 35 incendi; 118 per fortunale, ecc.

La prima applicazione della turbina a vapore di mercurio alla navigazione.

La Società petrolifera « Sun Oil Co. » ha munito di turbina a vapore di mercurio una delle sue navi-cisterna. L'impianto motore deve fornire una potenza da 3 a 4 mila kilowatt, come informa « Science et Monde ».

L'installazione è stata fatta a scopo sperimentale e se, come si ritiene, avrà buon esito, potrà aprire a questo nuovo ed interessantissimo tipo di macchina termica, che utilizza come fluido motore il mercurio, anzichè l'acqua, un vastissimo campo di applicazione.

Il risultato di questa prima esperienza è atteso con vivo interesse negli ambienti tecnici, dato che le turbine a vapore di mercurio, utilizzate finora soltanto per installazioni fisse, dànno un rendimento molto superiore a quelle a vapor d'acqua, ed occupano, per di più, uno spazio notevolmente minore: qualità particolarmente apprezzabili nelle applicazioni navali.

Il primo « tramp » italiano a motore Diesel.

La « Società Commerciale di Navigazione », con sede in Torino e porto d'armamento a Genova, ha recentemente acquistato in Inghilterra un piroscafo da carico della portata lorda di 10.000 tonnellate e, dopo averlo trasformato in motonave, lo ha adibito al traffico libero sotto il nuovo nome di *Riv*.

La nuova unità, venuta ad arricchire la nostra Marina da carico, è arrivata a Genova il 30 luglio, reduce dal suo primo viaggio Monfalcone - Bahia Blanca - Berry Dock - Genova. Alla vecchia macchina alternativa a vapore a triplice espansione e alle due caldaie cilindriche è stato sostituito un motore Diesel Fiat a 4 cilindri a due tempi, a semplice effetto, da 2200 cavalli-asse a 100 giri circa per minuto, sufficienti per imprimere alla nave una velocità in ordinaria navigazione di 10 nodi a pieno carico: i lavori di trasformazione sono stati eseguiti in brevissimo tempo dal Cantiere Monfalcone. Il *Riv*, che alle prove di consegna aveva oltrepassato i 13 nodi a vuoto, ha mantenuto nel tragitto Barry Dock-Genova, con 10 000 tonnellate di carico, una velocità media di nodi 10,7, e durante l'intero primo viaggio le sue macchine, sia di propulsione che ausiliarie, hanno funzionato regolarmente senza dar luogo al più piccolo inconveniente. Come giustamente osserva *La Marina Italiana*, ci si deve rallegrare dell'iniziativa che dà all'armamento italiano un altro titolo di merito nel progresso della tecnica navale, uno dei primi « tramps » del mondo mossi da motore a combustione interna.

La Crociera mediterranea di un fuoribordo.

Nella seconda quindicina dello scorso agosto un nostro Socio, il signor Augusto Brosio di Torino, effettuava in un piccolo fuoribordo Baglietto, di m. 4, con motore di 500 cmc. di cilindrata, una crociera Varazze-Loano-San Remo-Mentone-Cannes-Isole Lérin-Cannes e ritorno (circa 400 km. complessivi), che riusciva felicemente nonostante le non poche difficoltà incontrate. La piccola imbarcazione, intitolata « La foca », si è trovata a dover affrontare più volte le ire del mare, e sempre vittoriosamente.

Segnaliamo la cosa come un segno dei nuovi tempi che si schiudono alla motonautica e specialmente al fuoribordismo che sino a poco fa veniva contenuto negli angusti termini del piccolo diporto. L'impresa, che crediamo completamente inedita negli annali di questa forma particolare di diporto, fu agevolata dal T. C. I. il quale fornì al Consocio tutti i ragguagli utili per il passaggio dell'imbarcazione alle dogane italiana e francese.

Perchè dovete insistere sulle Coperte LANCOVER ?

Nessun materiale può sostituire la lana per calore e sofficità. La **LANCOVER**, tessuta con lana speciale, ha il massimo potere calorifico e protettivo. Ecco perchè è calda, soffice ed **"igienica"**.

I colori delicati, lo stile perfetto dei disegni, conferiscono grazia ed armonia ad ogni ambiente. Possedere una **LANCOVER** significa possedere "una cosa bella".

Per la sua buona conservazione durante l'estate è munita di una **custodia antitarmica brevettata.** È questo l'unico sicuro sistema per preservarla e farla durare più a lungo.

FERROVIE

Come si organizza un treno popolare.

Il titolo potrebbe anche essere usato al plurale: « Come si organizzano i treni popolari », perchè le difficoltà e la complessità non stanno nell'organizzazione di un treno popolare, ma nel preordinarne tanti per una medesima data, avviati a varie destinazioni e stabiliti in partenza dai principali centri.

Il sacrificio cui i clienti del treno popolare, sempre più numerosi, si sottopongono per l'acquisto dei biglietti sostando talvolta per ore ed ore innanzi agli sportelli, è veramente apprezzabile; ma non è giusto che sia ignorato tutto il lavoro che deve essere compiuto e le difficoltà che debbono essere superate dall'Amministrazione ferroviaria, e dal suo personale.

Vogliamo darne un'idea ai nostri lettori perchè apprezzino sempre più questa eccellente iniziativa del Governo fascista per l'incremento del turismo popolare, e il grande sforzo che l'Amministrazione ferroviaria compie per dare ad essa la più perfetta realizzazione.

L'effettuazione di un treno popolare presuppone tutto un lavoro anteriore e contemporaneo non leggero e non sempre agevole.

La stessa elaborazione dei programmi richiede un complesso di informazioni e di lavoro. Il programma dei principali treni popolari da effettuare per ciascun giorno festivo nei vari Compartimenti, le relative modalità generali e gli orari sono predisposti per tempo dalla Direzione Generale, intesi i Capi Compartimento e al caso anche gli Enti locali. Durante il periodo delle gite, i Capi Compartimento possono tempestivamente proporre la variazione e l'aggiunta di qualche gita in via di eccezione.

Ma in queste proposte come bisogna essere accorti, sovrattutto per ragioni economiche e pratiche! Le proposte, come si può immaginare, fioccano a centinaia: non sono soltanto enti e piccole località, ma talvolta persino privati, magari anonimi, che inviano proposte; ve ne sono talora delle buone, ma ve ne sono poi altre che, se fossero attuate, costituirebbero un danno per le ferrovie. Bisogna tener presente che il bassissimo prezzo dei treni popolari non può essere concesso che a condizione che il numero dei viaggiatori sia tale da... coprire almeno le spese, da dar vita a un traffico nuovo senza sottrarre quindi individui al traffico ordinario. Se si dovesse por mente a tutto quello che si propone, quanti treni partirebbero vuoti, con danno incalcolabile per la ferrovia e con un effetto morale perfettamente contrario a quello che ci si propone.

E' ben vero che l'Amministrazione ferroviaria si riserva, qualora i viaggiatori non raggiungano un certo quantitativo indispensabile per l'effettuazione del treno straordinario, d'istradare i viaggiatori con i treni ordinari, ma ciò non deve costituire una regola, bensì una eccezione: le previsioni debbono essere fatte nel modo più prudenziale possibile. D'altra parte si sa che il pubblico non si adatta troppo volentieri a questi ripieghi e che la stessa ferrovia non sempre è favorevole, perchè non tutti i treni ordinari hanno sempre disponibilità per un centinaio o più di viaggiatori in soprannumero del normale.

A proposito di itinerari, bisogna poi notare che vi sono località di grande interesse turistico ed artistico, ma che non si prestano per i treni popolari ad essere designate come meta. Un gruppo di intellettuali può desiderare, ad esempio, di visitare certe località archeologiche che non costituiscono un allettamento per la stragrande massa per la quale i treni popolari, è bene tener presente, sono istituiti. Nei casi suaccennati di visite a certe località artistiche, salvo che queste non siano di un interesse e di una attrazione generale, valgono di più allo scopo le forme di viaggi in comitiva, che pur godono di notevoli facilitazioni.

L'esperimento dei treni popolari dello scorso anno ha permesso diversi assaggi: dare norme

"Mantellata semirigida Rosacometta", *la più economica - la più rapida ad eseguirsi - la più duratura. Centinaia di migliaia di mq. eseguiti per conto di Genii Civili, Consorzi di Bonifica, Magisteri delle acque, ecc. Descrizioni, analisi, fotografie e referenze a richiesta.*

Blocchiere a mano ed a motore brevettate e diffuse in tutto il mondo. Produzione a piè d'opera dei blocchi da rivestimento (cm. 20 × 40 × 7 - 25 × 50 × 7 ecc. - spessori da 7 a 30 cm.).

ROSA, COMETTA & C. - MILANO (126)

Idroscalo di Milano — Rivestimento canali con "Mantellata Rosacometta" per conto della Provincia di Milano

ed indicazioni dove convenga indirizzare un treno popolare non è facile, ma certo coloro che hanno avuto occasione di occuparsene per ragioni professionali, possono senza tema di errare oggi pronosticarvi se un treno effettuato per questa o quella località possa, diciamo così, riuscire.

***

Ma una volta combinati i programmi e pubblicati da parte della ferrovia, non è finito il lavoro. Le vendite debbono essere seguite con molta attenzione, in modo da ottenere la completa utilizzazione del materiale, in modo da limitarle a momento opportuno, da evitare spese eccessive, doppie trazioni non giustificate: tutto deve essere preventivato, calcolato, tenuto presente di giorno in giorno, di ora in ora. Se le vendite talvolta nella località di partenza non sono sufficienti, bisogna tempestivamente avvalersi di altre facoltà: quella di consentire l'affluenza dei viaggiatori con treni ordinari dalle località vicine, di massima entro un raggio di 120 chilometri e combinare attentamente le coincidenze: tutto ciò presuppone naturalmente un rapido servizio d'indagini per conoscere se tale affluenza possa verificarsi oppur no,

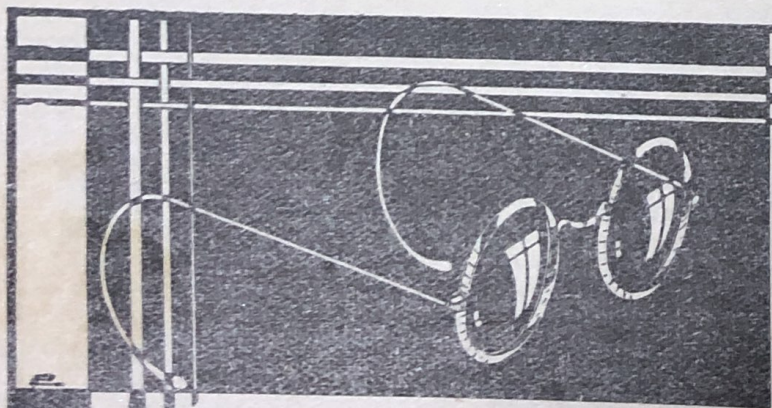
Il lavoro di carattere strettamente ferroviario deve poi essere completato, e a tempo, con un lavoro d'intesa con le autorità locali dei centri ove sono destinati i treni, ciò allo scopo di consentire alle autorità stesse di adottare tempestivamente quei provvedimenti di carattere civico che esse ritengono necessarie. Altri accordi vengono presi per l'ordine e per la disciplina con la Milizia e le Autorità di P. S., nonchè con le Società ed Enti interessati per assicurare speciali servizi tranviari o di altri mezzi di trasporto.

Ha mai pensato poi il pubblico al lavorio preventivo che deve compiere la ferrovia per avere in tempo il materiale? Le disposizioni emanate in materia sono rigorose. « I treni percorrenti le linee principali, specie se a lungo percorso, dovranno preferibilmente essere composti con materiale a cassa metallica (ciò che è sempre stato fatto) procurando in ogni modo di dare a ciascun treno una composizione omogenea. Tutto ciò avviene — notisi — nel periodo di massimo movimento normale dei viaggiatori — nel periodo luglio-settembre — quando contemporaneamente vi sono campeggi, adunate, manifestazioni sportive, viaggi dei balilla ed avanguardisti provenienti dall'estero, grandi manovre, ecc. I treni ordinari già partono pieni e qualche volta rinforzati, perchè è il tempo della campagna. Eppure bisogna trovar modo di racimolare anche le vetture per i treni popolari. Nessuna organizzazione simile, nè quella tanto decantata dei treni festivi inglesi, nè altre, hanno assunto una estensione ed una importanza come quella dei nostri treni popolari.

Solo un senso di devozione e di disciplina, una coscienza intensa dei propri doveri, una divisione tecnica di lavoro perfetta e di assegnazione di responsabilità — quale deriva dall'impulso dato dall'attuale Regime — potevano consentire e far prosperare simili istituzioni, che hanno un carattere politico, sociale ed economico di primissimo ordine.

Questa precisione di organizzazione si rileva dallo stesso dettaglio di tutte le altre disposizioni interne emanate dall'Amministrazione ferroviaria ai dipendenti.

Le officine e le squadre di rialzo provvederanno perchè ai treni sia assicurato il maggior numero possibile di carrozze di III classe a carrelli. I treni dovranno essere effettuati in doppia trazione solo quando, per ragioni di composizione, si ritenga opportuno di assicurarne la regolare marcia. Ove occorra, dovranno essere convenientemente aumentate le località provviste di riserva. I materiali dovranno essere a tempo debito accuratamente visitati. I treni dovranno essere impostati con molto anticipo dell'ora di partenza in modo da evitare ritardo nell'incarrozzamento. I treni in partenza dalla stessa stazione dovranno essere raggruppati per destinazione in modo da evitare confusione di viaggiatori, ecc., ecc.

Continuano poi le disposizioni precise e minute per disciplinare nei particolari tutto il servizio: per la pubblicità, per gli avvisi

al pubblico, per le notizie alle autorità, per la distinzione dei biglietti per treno e per la loro distribuzione, per l'ammissione dei viaggiatori nei treni, per i bagagli (sono esclusi i bagagli registrati e quelli a mano sono ammessi solo fino alla concorrenza di 10 kg. per persona), ecc., ecc.

Ogni giorno, ad ora determinata, la Direzione Generale delle FF. SS. viene informata telegraficamente dell'andamento delle vendite per *ciascun treno* e nel giorno dell'effettuazione, subito dopo la partenza e l'arrivo, delle ore effettive in cui è avvenuto il trasporto, del numero dei viaggiatori in andata; e al ritorno, dei viaggiatori discesi lungo il percorso.

Abbiamo voluto dare un'idea di tutto il lavorio cui l'Amministrazione ferroviaria deve sobbarcarsi per assicurare al cittadino un buono e comodo viaggio, a prezzo ridotto, quale in nessun altro Paese è stato finora possibile concedere.

Ma abbiamo anche voluto gettare una ben meritata e simpatica luce su questa felicissima iniziativa del Governo, per invitare le folle, che con tanto entusiasmo si valgono della indovinata ed utile facilitazione, a considerare una volta di più quanto il Fascismo sia sollecito del benessere e dell'istruzione del popolo e lo favorisca in questo scopo, che è anche patriottico.

La Rovato-Soncino aperta al pubblico.

Col 22 agosto è entrata in esercizio la nuova ferrovia Rovato-Soncino, della lunghezza di 27 chilometri. Il nuovo tronco è importante perchè viene ad integrare l'attesa linea Iseo-Cremona. Allacciandosi infatti a Rovato al tronco già esistente, per Castrezzato-Trenzano-Cossirano-Corzano-Pompiano-Orzivecchi e Orzinuovi, esso, scavalcando il fiume Oglio, va a congiungersi a Soncino con il tronco per Cremona.

In tal modo la più importante tra le valli del bresciano, la Valcamonica, ricca di prodotti tipici, si congiunge rapidamente con la più fertile pianura bresciana e cremonese, attraversando centri importanti, sia per popolazione, sia per produzione agricola. Notevole, fra le opere d'arte, il grande rilevato dell'Oglio, con un ponte a 6 luci di m. 16 ciascuna. La linea assume naturalmente anche una importanza turistica, favorendo l'accesso dalla pianura cremonese alle bellezze del Lago d'Iseo ed ai paesaggi alpini della Vallata dell'Oglio, che verrà così ad avvantaggiarsi di un nuovo apporto di visitatori e di villeggianti. La inaugurazione ufficiale della nuova linea sarà fatta soltanto alla fine di ottobre per la celebrazione del Decennale fascista. Presentemente la linea è servita da tre coppie di treni.

Riempite e inviate questo talloncino in busta aperta alla S. A. I. FOTOPRODOTTI GEVAERT - TORINO (117) e riceverete gratis la Letteratura Tecnica Illustrativa.

Signor ....

Via ....

Città ....

i vostri bimbi...

Per la fotografia dei bimbi la pellicola fotografica

GEVAERT EXPRESS SUPERCHROM

è la più indicata perchè di sensibilità estrema (1400 H & D), perfettamente antialo e di elevato ortocromatismo. Si ottengono fotografie chiare, nitide, luminose in casa e all'aperto con qualsiasi tempo in qualsiasi ora.

In vendita dai migliori Negozianti

L'Olimpiade.

Il bilancio dei risultati della X Olimpiade, svoltasi a Los Angeles, si chiuse assai favorevolmente per lo sport dilettantistico italiano. Gli sforzi che lo Stato fascista aveva compiuto per la affermazione della gioventù italiana furono coronati dal successo, tanto più lusinghiero, in quanto la rappresentanza azzurra si era recata in America senza pretese eccessive, conscia soltanto della importanza della posta e della grande difficoltà dell'impresa. Lo sport fascista non ha ancora compiutamente espresso dal suo seno gli atleti della giovane generazione, gli uomini specializzati usciti dalle pratiche educative iniziatesi tra i Balilla, perfezionatesi tra gli Avanguardisti e tra i G. U. F. Queste schiere appariranno nelle Preolimpioniche, due anni prima della Olimpiade di Berlino.

Con molto accorgimento si mandarono a Los Angeles rappresentanti in grado di gareggiare nelle finali. E, in quanto al numero, soltanto gli Stati Uniti e il Giappone avevano una rappresentanza più numerosa della nostra.

Non bisogna guardare all'Olimpiade di Los Angeles con compiacenza soltanto perchè dodici volte il tricolore è salito sul più alto pennone dello Stadio. Noi abbiamo fatto nuove conquiste, abbiamo ottenuto rivincite ambitissime, abbiamo segnato punti di arresto, senza essere sopraffatti. Ma i risultati ottenuti superano l'eloquenza delle cifre, perchè vi sono fattori che pesano assai più di una vittoria, vi sono episodi che per noi assumono un significato superiore ai punti delle classifiche ufficiali. La vittoria di Beccali nella gara di corsa di 1500 m. sbalordì il mondo sportivo per il modo con cui fu conseguita e per la facilità con la quale fu demolito l'antico *record* olimpionico. Ma questo grande successo in una delle gare più classiche — che in Italia molti avevano auspicato, ma pochi avevano sperato — ci consentì finalmente di vedere l'azzurro cogliere la palma in quella atletica leggera che quattro anni prima ad Amsterdam era stata causa di grave delusione.

Il secondo posto nella gara di canottaggio dell'otto con timoniere consentì ai rappresentanti italiani un trionfo che invano i californiani sperarono di annullare vincendo per un decimo di secondo. Duecentomila persone durarono in ansia istanti che parvero eterni perchè l'armo italiano, che pochi si erano degnati di considerare prima che battesse clamorosamente l'equipaggio di Cambridge, teneva baldanzosamente il comando a duecento metri dal traguardo e fu solo nelle due ultime palate che i californiani riuscirono a mettere la punta della loro imbarcazione pochi centimetri avanti a quella degli azzurri. Il responso del giudice — il solo che potesse stabilire il lievissimo vantaggio — ridiede animo alla assemblea, ma non potè cancellare la impressione che l'otto italiano aveva diffuso in tutti. Impressione formidabile che esplose e accomunò nell'applauso i due equipaggi, protagonisti di una lotta non mai vista.

Amsterdam aveva interrotto le nostre affermazioni nella ginnastica, e i silenziosi fautori di questo grande ramo della educazione fisica avevano dovuto amaramente constatare che in quella occasione i ginnasti italiani erano stati battuti dagli svizzeri e dai cecoslovacchi, perchè questi erano effettivamente meglio preparati. Fu questione di onore, fu questione di puntiglio muovere alla riconquista. Ed il trionfo collettivo della squadra a Los Angeles, il primo posto di Neri nella classifica individuale del concorso di squadre e nel concorso individuale alle parallele e il primo posto di Guglielmetti nel concorso individuale di salto al cavallo, permisero di constatare che l'offuscamento di un giorno e la incompleta ed errata impostazione del lavoro in vista di Amsterdam, non avevano affatto segnato un regresso dei nostri campioni da anni apprezzati maestri dell'attrezzistica. I componenti la squadra ginnastica, che si sottoposero durante un anno all'allenamento più duro, meritano la grande riconoscenza degli sportivi nazionali.

IL PRODOTTO

RICHIESTO da ogni buon Italiano

RICERCATO dal dilettante evoluto

PREFERITO nelle fotografie sportive

Avremmo potuto attenderci qualcosa di più nella scherma e nel pugilato, specialmente se si tien conto dei sacrifizi che la scherma ci ha imposti. Ma non si può considerare uno smacco l'intervento dei nostri schermidori a Los Angeles se le nostre squadre di fioretto, di spada e di sciabola conquistarono il secondo posto, se Gustavo Marzi è il campione olimpionico di fioretto e Gian Carlo Cornaggia quello di spada. Quanto al pugilato, che ad Amsterdam ci aveva dato tante soddisfazioni con Tamagnini, Orlandi e Toscani, potemmo conquistare il secondo posto tanto nei mediomassimi quanto nei massimi. Questi rappresentano i punti di arresto. Ma le maggiori conquiste nel ciclismo, quella nella gara di pistola e nei pesi piuma della lotta greco-romana possono in parte compensare qualche lauro sfuggito, che sulla carta poteva anche già apparire acquisito all'Italia.

Abbiamo già detto che i risultati furono tali da lasciarci soddisfatti. La Olimpiade di Los Angeles fu indubbiamente la più importante di quante l'hanno preceduta per la cospicuità dei suoi risultati sportivi. Essa non ebbe le masse imponenti di partecipanti che diedero carattere alle Olimpiadi di Europa, ma riunì invece tutti i migliori atleti del mondo, selezionati con cura e severità maggiori del passato in considerazione del viaggio lunghissimo che la maggioranza delle Nazioni doveva far compiere alle proprie rappresentative. E giacchè si è parlato di Nazioni, giova dire che la importanza della Olimpiade è ormai avvertita da ogni Governo. Infatti quasi tutti gli Stati avevano accordato notevoli sussidi per la preparazione e per la partecipazione, e oggi si può dire che ogni Stato non lascia più libere le federazioni sportive di intervenire o meno, ma considera le Olimpiadi come un atto di vigile amministrazione. Ed in questo atteggiamento si può e si deve riconoscere che l'Italia si è posta decisamente all'avanguardia.

Vada dunque il nostro plauso agli atleti che così bene si affermarono recentemente a Los Angeles e che ci permisero di seguire gli Stati Uniti nella classifica per Nazioni e di balzare dal quarto posto di Amsterdam al secondo posto.

Primi posti: 1 Ciclismo, inseguimento a squadre su pista (Cimatti, Borsari, Pedretti, Ghilardi); 2 Ciclismo, corsa cronometro su strada km. 100 (Pavesi); 3 Ciclismo, corsa cronometro su strada km. 100, classifica delle Nazioni: Italia (Pavesi, Segato, Olmo); 4 Atletica, corsa m. 1500 (Beccali); 5 Scherma, fioretto individuale (Marzi); 6 Scherma, spada individuale (Cornaggia); 7 Lotta greco-romana, pesi piuma (Gozzi); 8 Ginnastica, concorso di squadra (Lertora, Neri, Guglielmetti, Castica, concorso di puzzo); 9 Ginnastica, classifica individuale del concorso di squadre (Neri); 10 Ginnastica, concorso individuale di salto al cavallo (Guglielmetti); 11 Ginnastica, concorso individuale alle parallele (Neri); 12 Tiro a segno, gara di pistola (Morigi).

Secondi posti: 1 Ciclismo, corsa a cronometro su strada km. 100 (Segato); 2 Scherma, fioretto a squadre (Italia); 3 Scherma, spada a squadre (Italia); 4 Scherma, sciabola a squadre (Italia); 5 Scherma, sciabola individuale (Gaudini); 6 Ginnastica, concorso individuale al cavallo (Bonoli); 7 Sollevamento pesi, categoria medi (Galimberti); 8 Canottaggio, quattro con timoniere: S. C. Libertas di Capo d'Istria (Vattovaz, Diodora,

Plazzer, Parovel, tim. Scher); 9 Canottaggio, otto con timoniere: U. C. Livornesi di Livorno (Cioni, Gazzelli, Del Bimbo, Vestrini, Barsotti, Bracci, Balleri, Barbieri, tim. Milani); 10 Pugilato, medio massimi (Rossi); 11 Pugilato, massimi (Rovati).

Terzi posti: 1 Ciclismo, individuale velocità (Pelizzari); 2 Scherma, fioretto individuale (Gaudini); 3 Tiro a segno, pistola (Matteucci); 4 Ginnastica, concorso individuale al salto del cavallo (Neri); 5 Ginnastica, concorso individuale agli anelli (Lattuada); 6 Sollevamento pesi, categoria leggeri (Pierini); 7 Lotta greco-romana, pesi gallo (Nizzola); 8 Lotta greco-romana, pesi medio leggeri (Collegatti); 9 Lotta greco-romana, pesi medio massimi (Gruppioni); 10 Atletica, marcia 50 km. (Frigerio); 11 Atletica, staffetta 4×100: Italia (Castelli, Salviati, Toetti, Maregatti); 12 Canottaggio, quattro senza timoniere, Aniene di Roma (Ghiardello, D'Este, Cossu, Provenzani).

Automobilismo.

Non è facile annotare tutte le gare automobilistiche che si susseguono sulle strade e sulle piste di Europa e che vedono la partecipazione di macchine italiane e di piloti nostri. L'elenco sarebbe assai lungo, specialmente nei mesi estivi, in cui, dopo la disputa dei classici Grandi Premi internazionali, il calendario si arricchisce di prove di minore importanza e di gare speciali.

Merita però un cenno la ormai classica Coppa Acerbo disputatasi a mezz'agosto sul Circuito di Pescara. Molto attesa era la presentazione della Maserati a trazione anteriore che avrebbe dovuto esser pilotata da Fagioli, ma la curiosità andò delusa, perchè i costruttori, non completamente convinti della messa a punto della nuova macchina, preferirono rimandare il collaudo ufficiale. Questa assenza, lamentata dai tecnici, non pesò sulla bellezza della manifestazione che aveva saputo richiamare un complesso molto considerevole di macchine e di costruttori, e nella quale erano in lizza piloti di quattro Nazioni. L'esito ha poi confermato ogni legittima aspettativa e l'Alfa Romeo ha, per una volta ancora, battuto tutti gli avversari, dei quali il solo Chiron con Bugatti riuscì a finire a due minuti dei protagonisti, i quali furono Nuvolari e Caracciola. Il ritmo della corsa fu vertiginoso, e al termine dei 306 km. compiuti dal mantovano alla media di 139 km. 829, cinque secondi solamente dividevano il primo dal secondo. Bisogna però riconoscere che Nuvolari, dopo aver compiuto l'ottavo giro alla spettacolosa media di 146 km. 785, preferì moderare alquanto l'andatura, sicuro ormai che la vittoria non gli sarebbe sfuggita.

Nella classe fino a 1100 cmc. la vittoria del francese Scaron con Amilcar fu assai netta perchè egli, preso il comando fin dalla partenza, non fu mai disturbato e non dovette molto impegnarsi per sventare il pericolo della Maserati di Matrullo che lo seguì per buona parte del percorso e che fu poi battuta di quattro secondi dalla Salmson di Chambost. La media del vincitore sui 102 km. del percorso fu di 119 circa.

Il Gran Premio di Comminges disputatosi in Francia sul Circuito di Saint-Gaudens fra non meno di trentacinque concorrenti divisi nelle categorie 1500, 2000 ed oltre 2000 cmc., ha segnato un ottimo successo italiano. Infatti Zehender riportò con la sua Alfa Romeo 2300 cmc. una significativa vittoria, tanto più importante in quanto che il gruppo dei concorrenti con Bugatti era numeroso e di primo ordine. Egli infatti coperse i 420 km. alla considerevole media di 139 km. 438 distaccando di ben tre minuti primi il secondo arrivato Lehoux. Il trionfo della industria italiana si completò con la vittoria nella categoria fino a 1500 cmc. di Veyron che pilotava una Maserati.

La corsa in salita da Trafoi al Passo dello Stelvio ebbe a fine agosto un successo pieno, per la bontà dei risultati, per l'eccellenza della organizzazione. Il traguardo era posto a quota 2753, ciò che rappresenta un primo *record*, perchè nessuna corsa ha mai raggiunto una meta così alta. Gli organizzatori avevan fatto sì che il pubblico potesse seguire quasi per intiero le fasi delle prodezze dei concorrenti sulle 41 curve di cui è ricco il tratto scelto per la corsa. La vittoria assoluta sfuggì all'industria italiana per un quinto di secondo. Hans Stuck con la Mercedes 7300 cmc. compì i 14 km. del percorso in 15' 23", mentre nella categoria corsa Mario Tadini con l'Alfa Romeo

POLVERI SENZA FUMO
PER CACCIA E TIRO

ANONIMA FABBRICAZIONE ESPLOSIVI (A. F. E.)
Via Giulia, 3 TORTONA Telefono 69

GLOBOIL
LUBRIFICANTI MATTER - MESTRE

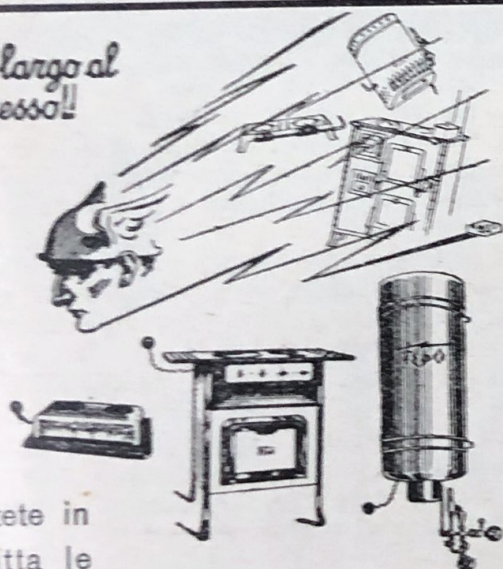
S C impiegò 15' 23'' 1/5. Se si pensa alla enorme differenza di potenza, si constata come sia oltremodo onorevole la prova di Tadini. Stuck coperse il percorso alla media di 54,604 e Tadini a 54,592. La categoria turismo venne vinta da Giussani con Alfa Romeo.

Il 3º Circuito di Senigallia consentì a Fagioli, con Maserati, di vincere a tempo di *record*. Infatti l'ottimo guidatore, impegnato in una lotta velocissima con Mario Ghersi e Brivio, conservò il primo posto per 7'' stabilendo la media di 124 km. 055 e migliorando di ben quattordici chilometri il *record* appartenente al compianto Arcangeli. Nella categoria fino a 2000 cmc. fu vittorioso Bucci con Alfa Romeo e in quella fino a 1100 vinse Matrullo con Maserati, che in tal modo raccolse due successi nella giornata.

Ciclismo.

A Roma si svolsero i Campionati del Mondo, i quali segnarono un grande trionfo italiano nelle gare su strada. L'esame preventivo delle possibilità dei concorrenti aveva fatto concludere che, tanto fra i dilettanti quanto fra i professionisti, le maggiori probabilità militavano a favore dei nostri ciclisti. Il risultato confermò le previsioni, ma lo svolgimento delle due gare dimostrò invece che il campione del mondo Martano trovò sul lotto dei dilettanti una resistenza assai superiore a quella prevista e che invece nel Campionato dei professionisti il dominio dei nostri rappresentanti fu evidente dopo la terza parte della corsa. Insomma fu meno agevole, anzi strappata soltanto all'ultimo, la vittoria che era stata prospettata più certa, e invece netta, sicura, travolgente quella dei professionisti, che alla vigilia aveva lasciato qualche incertezza. Comunque Martano e Binda vinsero.

Il dilettante Martano era già stato Campione del Mondo dei dilettanti nel 1930 con la sua superba vittoria di Liegi, ed Alfredo Binda raccolse a Roma per la terza volta il titolo di Campione del Mondo che aveva vinto per la prima volta nel 1927 ad Adenau, dove i primi quattro arrivati erano stati italiani, e per la seconda volta nel 1930 a Liegi, davanti a Guerra, che l'anno scorso gli strappò il titolo nella corsa a cronometro di Copenaghen. Il Campionato del Mondo dei dilettanti su strada si è corso per dodici volte e i colori italiani vi hanno dominato cinque volte con Ferrario, Grandi, Bertolazzi e Martano (2 volte). Minore anzianità ha invece il Campionato su strada per i professionisti che iniziò le sue dispute nel 1927 in Germania. In sei anni l'Italia conquistò tre volte questo massimo titolo per merito di Binda e una volta per il successo di Guerra. Quattro vittorie contro due del Belgio.

Questa continuità e perseveranza di affermazioni dice il valore e l'altezza raggiunti dal ciclismo italiano su strada — che in modo così

superiore si affermò anche alla Olimpiade — e dimostra come questo insuperabile sport della bicicletta conservi nel nostro Paese tutta la più grande popolarità. I nostri campioni possono da qualche tempo gloriarsi di aver rivoluzionato il mondo ciclistico internazionale, da anni abituato al predominio dei corridori di Francia prima e del Belgio poi. La classe dei nostri atleti si è affinata ed i corridori più completi sono ormai i nostri.

La riconquista di Binda fece piacere a quanti da tempo riconoscevano in lui il più completo corridore su strada che il ciclismo abbia mai espresso. Ma le fasi del Campionato misero in evidenza tutto il valore di Remo Bertoni, l'asso che si preannuncia formidabile per le prossime conquiste. Guerra dovette cedere a violenti crampi allo stomaco, senza dei quali avrebbe certamente contribuito a rendere più completo il trionfo italiano.

Non altrettanto lieti per i colori italiani furono i Campionati su pista. Il pubblico italiano affascinato dai trionfi dei suoi beniamini nelle maggiori competizioni della strada, chiamato ai pochi velodromi per assistere alle esibizioni di questi corridori all'indomani delle loro vittorie, non seguì con lo stesso interesse le prove ciclistiche di velocità e quelle di mezzofondo dietro motori, che mettono ancora in entusiasmo gli sportivi dell'estero e che sono fonte di tante emozioni. Il ciclismo italiano su pista ebbe momenti di vera gloria sportiva e molti sono ancora quelli che fortunatamente ricordano le imprese dei Buni, dei Pasta, dei Braida, dei Pontecchi, dei Singrossi, Tomaselli, Momo che batterono le piste a distanza di anni e conobbero i grandi trionfi internazionali.

L' U. V. I. e per essa il suo presidente, in occasione dei Campionati del Mondo espresse il proposito che il ciclismo italiano debba riaffermarsi anche su pista. La soluzione non può verificarsi con i lodevoli propositi e con le semplici buone intenzioni, perchè il problema è complesso e si agita da almeno dieci anni. Comunque sarà interessante vedere se qualche passo si potrà fare per dare al nostro ciclismo su pista l'autorità che esso ha raggiunto sulla strada. A Roma si è costrutta una nuova pista modello in occasione dei Campionati del Mondo e bisogna augurarci che essa non abbia servito soltanto per la bella parata di fronte agli ospiti di tante Nazioni, ma serva di palestra a giovani che, entusiasmandosi alle belle prove veloci, ci diano in un non lontano domani i Campioni del Mondo della specialità.

Nel corso della settimana romana si disputò dapprima il Campionato del Mondo di mezzofondo su 100 km. per professionisti. Il francese Paillard, condotto dall'allenatore Guerin, vinse alla media di 74 km. 820, davanti al tedesco Sawal, detentore del titolo.

Nei Campionati di velocità invece i vittoriosi furono, per i dilettanti, il tedesco Richter, che trovò nel veronese Mozzo un difficile avversario e per i professionisti il belga Scherens, il quale battè nelle regolamentari due prove il francese Michard. Il Trofeo Mussolini, istituito quest'anno in sostituzione del Trofeo De Beukelaer aggiudicato nel 1931, e riservato alla Nazione meglio classificata nei cinque Campionati, è toccato all'Italia.

Motociclismo.

Dopo due anni di possesso del Trofeo Internazionale della Sei Giorni, l'Italia ha ceduto all'Inghilterra. Nel corso delle durissime sei tappe che avevano successivamente eliminate le squadre di Germania e di Cecoslovacchia, le squadre d'Italia e di Inghilterra erano immuni da penalizzazioni e dovevano disputare il primato in una prova di velocità, nella quale la squadra di Gilera, partecipante con macchine assolutamente di serie, si dimostrò assai meno veloce del terzetto inglese. Perciò la organizzazione della Sei Giorni internazionale 1932 toccherà all'Inghilterra. Non furono più fortunati i colori italiani nel Vaso d'argento che sembrava dovesse essere appannaggio della Guzzi. Per una foratura, di cui fu vittima Fumagalli, anche questo successo venne a mancare e della sfortuna del valoroso campione beneficiarono i rappresentanti inglesi. Le squadre Gilera A, Bianchi A, Guzzi B e Mas, oltre alle estere B. S. A. e Rudge vinsero la Medaglia d'oro della F. I. M. C.

Ad onta della dolorosa perdita del Trofeo e della mancata conquista del Vaso d'argento, il motociclismo nazionale ebbe la maggior percentuale di premiati di Medaglia d'oro, ossia di concorrenti giunti al termine della prova senza penalizzazioni. Infatti dei 53 italiani partiti vi furono soltanto 6 ritirati e 12 penalizzati. Il 68 per 100 di concorrenti italiani, cioè 35, terminò la Sei Giorni senza penalizzazioni, mentre l'85 per 100 finì la gara. Tali cifre dimostrano il grado di preparazione dei guidatori e l'efficienza delle nostre macchine.

Dei 28 inglesi partiti, 21 giunsero alla fine, 5 furono penalizzati, 16 guadagnarono la Medaglia d'oro, ossia il 60 per 100, mentre il 78 per 100 terminò la gara. I tedeschi erano venuti in Italia con forti propositi. Su 18 partiti il 66 per 100, e cioè 12 terminarono, mentre 8 soltanto si classificarono per la Medaglia d'oro, cioè il 44 per 100. I rappresentanti delle altre Nazioni erano in numero troppo limitato, perchè le percentuali possano rappresentare un valore apprezzabile.

Nella composizione industriale delle ventisei squadre iscritte alla disputa della Medaglia d'oro solo sei, come dicemmo, terminarono senza penalità e di queste ben quattro sono italiane. Questa affermazione è oltremodo interessante, perchè dimostra che nel campo della produzione di serie le macchine italiane non temono il confronto straniero. Bisogna tener presente che quindici squadre rappresentavano in questa gara l'industria estera e che due sole marche straniere hanno portato alla fine le loro squadre prive di penalizzazione.

Carte manoscritte.

Possono essere spedite come carte manoscritte, con la tariffa di L. 0,60 per i primi 200 grammi, più L. 0,20 per ogni 50 grammi oltre i primi 200, le lettere aperte e le cartoline postali, di antica data, che hanno perduto il primitivo carattere di corrispondenza attuale e personale per avere già adempiuta la loro originaria funzione, isolate o in gruppi, purchè le lettere siano raccolte in buste aperte e le cartoline postali vengano trasmesse in visione a persona diversa dal destinatario.

Il servizio aereo postale per le Indie Olandesi.

Nel nostro numero di agosto abbiamo dato notizia dell'aviolinea postale Olanda-Indie Olandesi. Informiamo ora che fino al 31 ottobre p. v. le lettere che dall'Italia si vogliono avviare per tale linea devono giungere a Brindisi almeno col treno 157, in arrivo alle ore 9,07 del Venerdì (e non più del Mercoledì come fino al 31 agosto), potendo così prendere il velivolo della Soc. An. Aero Espresso Italiana diretto ad Atene e Rodi, che parte da Brindisi alle ore 12 di ogni Venerdì.

Affrancatura corrispondenze per via aerea.

Le corrispondenze aeree possono essere completamente affrancate anche con le impronte delle macchine affrancatrici, recando però chiara ed appariscente la indicazione « Per via aerea » (o « Par avion » per l'estero).

Corrispondenze e pacchi per l'Iraq, la Persia Meridionale e il Golfo Persico.

Le corrispondenze di qualsiasi genere, affrancate a tariffa ordinaria (senza alcuna sopratassa) dirette all'Iraq (Mesopotamia), alla Persia Meridionale e al Golfo Persico, anche senza alcuna speciale indicazione, hanno ora corso a mezzo del servizio automobilistico Damasco-Bagdad (Via Postumia-Brindisi e Napoli-Damasco), anzichè per la via più lunga Brindisi-Suez-Bombay.

I pacchi postali per l'Iraq e per la Persia hanno corso per *Via Egitto* (linee celerissime Trieste-Brindisi-Alessandria e Genova-Napoli-Alessandria) o per *Via Palestina* (linea celere Adriatico-Cipro-Jaffa). I pacchi da Alessandria o da Jaffa sono spediti a Jerusalem e da qui inoltrati con automobile a Bagdad (da 36 a 40 ore).

Poichè i pacchi per i Paesi suddetti possono pure spedirsi per Via India Britannica, i mittenti che desiderassero spedire i loro pacchi per le due vie Egitto o Palestina debbono indicare: « Par voie de terre Palestine-Iraq ».

ELIOL
LUBRIFICANTE EXTRA RAFFINATO
RAFFINERIA TRIESTINA DI OLII MINERALI

« Questioni e problemi intorno al carburante nazionale ».

E' questo il titolo di uno studio molto interessante e documentato dovuto all'On. Ing. Alfredo Giarratana e comparso nel N. 7, annata 4ª, del *Barometro Economico*.

In tale suo lavoro l'eminente parlamentare esamina minutamente il problema del carburante nazionale sotto tutti i suoi aspetti.

Dato un rapido sguardo alle risorse minerarie nazionali ed ai vari procedimenti studiati od in atto per la loro utilizzazione, passa ad esaminare la questione del benzolo e dell'alcool etilico, considerati come carburanti.

Indi fa una minuta analisi del problema del *Craking*, osservando, fra l'altro, che sarebbe necessario risolvere una buona volta il problema dei depositi, che devono essere costruiti in zone più sicure dal punto di vista militare.

Considerando poi le possibili fonti di approvvigionamento dei petroli greggi fornisce dati interessanti sul lavoro compiuto dalla A. G. I. P. dal 1926 a tutto il 1931.

Esamina infine le condizioni fiscali e doganali relative ai carburanti e conclude prospettando la opportunità che tutto il lavoro d'indagine e di esperienze venga affidato ad un unico centro di studi.

Il prosciugamento dello stagno di Sassu.

La Società Bonifiche Sarde ha presentato il progetto riguardante il prosciugamento dello stagno di Sassu, opera colossale che costituisce uno dei cardini della complessa attività di bonifica che è in corso da 10 anni nella piana di Terralba (provincia di Cagliari).

Tale prosciugamento, che interessa una estensione di ben 4700 ettari, verrà effettuato con mezzi meccanici, e la prima parte dei lavori consiste nell'impianto di una idrovora nell'argine che separa lo stagno di Sassu da quello di Genna Arrubia. Con l'esecuzione di questa opera, osserva *Il Monitore Tecnico*, il piano generale di bonifica idraulica di Terralba si può considerare compiuto, in quanto sono già in corso la diga del Rio Mogoro, il completamento della rete stradale e quello dei canali di irrigazione.

Il Congresso Internazionale della Vite e del Vino.

Si svolgerà a Roma, dal 23 al 30 ottobre p. v. il 3° Congresso Internazionale della Vite e del Vino, che si inaugurerà in Campidoglio e terrà le sue Sedute nei locali dell'Istituto Internazionale di Agricoltura.

Il Congresso si occuperà di interessanti problemi della Viticoltura e della Enologia e vi saranno rappresentate le più importanti organizzazioni vitivinicole delle varie Nazioni.

La Crociera Tecnica Coloniale dell'Ing. A. C. Roux.

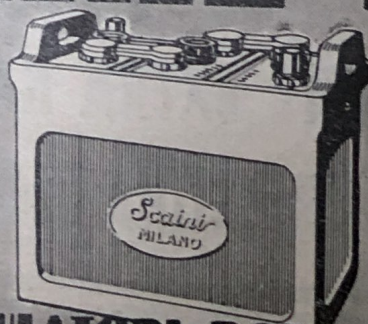
E' ritornato a Parigi in questi giorni l'Ing. Roux, reduce da un lungo viaggio nell'Africa coloniale francese, effettuato allo scopo di studiarvi le possibilità di produzione ed impiego dei carburanti sussidiari di origine coloniale.

La spedizione si è compiuta per iniziativa del « Centre du Carbone » del quale l'Ing. Roux è Presidente, e sotto gli auspici del Ministero francese delle Colonie.

I risultati furono molto interessanti, avendo dimostrato fra l'altro la possibilità di un utile impiego, come carburante, di molte piante oleaginose che prosperano nelle regioni attraversate dalla missione Roux.

Avremo modo di ritornare sull'argomento poichè l'eminente tecnico francese sarà uno dei Relatori del prossimo Congresso Internazionale del Carbonio Carburante.

Il secondo anno polare internazionale.

Col 1° agosto circa 75 stazioni di osservazione, disseminate nell'Artide, hanno iniziato un'attività scientifica in grande stile, ai fini di

uno studio sistematico di tutta la zona artica. Infatti per la previsione del tempo ai fini pratici e commerciali della navigazione marittima ed aerea nei mari settentrionali, presenta importanza essenziale l'indagine del decorso degli eventi meteorologici nella zona artica. Per questa ragione, per iniziativa dell'osservatorio marittimo tedesco di Amburgo, tutti i grandi Paesi europei ed anche l'America ed il Giappone, si sono decisi a partecipare all'attività internazionale del Secondo Anno Polare allo scopo di tentare di colmare nella massima misura possibile le lacune ancora esistenti nelle conoscenze relative.

Le osservazioni meteorologiche verranno completate con osservazioni aerologiche e magnetiche; è inoltre previsto nell'impianto un certo numero di stazioni specializzate nelle indagini delle aurore boreali, del magnetismo terrestre e delle irradiazioni elettriche dell'atmosfera.

Il mezzo più moderno di cui si dispone ai fini delle indagini meteorologiche ed aerologiche è costituito dalla cosiddetta radiosonda; un pallone registratore di circa un metro e mezzo di diametro, che porta un trasmettitore ad onda corta. Su questo apparecchio trasmittente in miniatura che non pesa molto più di una lampadina tascabile verranno comunicati per via automatica alla stazione interessata i dati relativi alla pressione atmosferica e alla temperatura, durante l'ascensione del pallone sonda medesimo e per la durata di due o tre ore circa. L'osservatore seguirà per un certo tempo l'ascensione del pallone e comunque riceverà continuamente per lo spazio di tempo suddetto i dati della pressione e della temperatura relativi alla rotta aerea percorsa dalla sonda prima di dileguarsi nello spazio.

Una parte notevole della flotta marittima mondiale parteciperà a queste osservazioni e si calcola che nell'emisfero settentrionale si potrà contare su circa 500 osservazioni giornaliere eseguite a bordo delle navi, e quasi contemporaneamente fra loro.

Tutti i vapori da pesca tedeschi che percorrono i mari del nord anche durante i mesi invernali, hanno assicurato la loro collaborazione.

LAVANDA COLDINAVA

Delizioso e igienico profumo famigliare.

La lavanda è da secoli il profumo della casa e della biancheria. L'offerta di un fascio di queste azzurre spighe è un dono augurale di felicità e di salute.
L'Essenza di Lavanda Coldinava, distillata dalle sommità fiorite della pianta alpina, sostituisce il fiore. Una boccetta di questo profumo fresco e vivace completerà la gioia e il benessere che vi procurano la vostra famiglia e la vostra casa bella.

La Ditta A. NIGGI e C. di Oneglia (Imperia) *spedirà flaconcino assaggio gratis dietro rimessa di L. 1 in francobolli per spese di posta e imballaggio.*

"MARCA MARTIN"

INDISCUTIBILMENTE
LA POSATA MIGLIORE

LA POSATA DA TAVOLA
(3 pezzi) costa
in Alpacca argentata Lit. 28.—
in Alpacca naturale Lit. 17.—

Servizi completi in 24 modelli differenti

In vendita presso i migliori Magazzini di Argenterie e Articoli affini e presso il
Concessionario Generale per l'Italia:
GUGLIELMO HAUFLER - Milano (103)
Via Gesù, 2 A Telef. 70-891

A RICHIESTA CATALOGO

BRODO MAGGI
DI CARNE IN DADI non aromatizzato
Marca Croce Stella in Oro

Per il rifiorire dell'uso del latino.

L'Istituto di Studi Romani si è fatto promotore di una vasta opera intesa al rifiorire dello studio e soprattutto dell'uso della lingua latina.

Questa lingua gloriosa che serviva ancora ai nostri padri e ai nostri nonni come mezzo eccellente per intendere e farsi intendere dai connazionali e dagli stranieri — anche quando le questioni agitate si riferivano alle matematiche e alla scienze esatte — è caduta purtroppo dall'alto seggio dal quale giustamente regolava i rapporti tra le persone dotte o anche soltanto tra le persone colte.

Il Fascismo, rivendicatore delle più sane e più profonde glorie nazionali, ha voluto che nuovamente il latino esercitasse la sua alta funzione formativa degli spiriti. In così favorevole temperie la proposta di un Concorso annuale di oratoria e di conversazione latina, partita dal Direttore dell'Istituto di Studi Romani, Prof. Carlo Galassi Paluzzi, ha trovato la più ampia approvazione del Ministro dell'Educazione Nazionale e del Governatore di Roma, i quali concorrono con appositi fondi al successo della meritoria iniziativa.

A partecipare al Concorso — in tre apposite e distinte sezioni — verranno chiamati i cultori più celebrati della lingua latina, gli studenti universitari ed anche gli studenti liceali. Il premio che verrà conferito ai vincitori sarà chiamato « Premio della Città di Roma ». L'organizzazione del concorso è stata affidata all'Istituto di Studi Romani, e un'apposita Commissione stabilirà le modalità del Concorso stesso e giudicherà i concorrenti.

Una nuova Madonna del Botticelli.

Nell'*Illustrazione Vaticana* Amadore Porcella dà notizia di una tavola botticelliana fino ad oggi non compresa tra le opere del maestro. E' una «Madonna col Bambino» proveniente dalla dispersa collezione Benson di Londra. All'esame, l'opera appare come la ripetizione di un tema già svolto dal Botticelli in un'altra opera famosa: la grande pala con la « Madonna in trono fra i Santi», ora agli Uffizi.

Nella tavola in questione si vede ripetuta la parte centrale di quella fiorentina, e cioè la figura della Madonna ridotta a mezzo corpo col Bambino in grembo e il caratteristico fondale architettonico. Il Porcella esclude che si tratti di una derivazione, e aggiunge che, mentre la pala di Firenze fu eseguita nel 1483, questa seconda opera deve essere stata datata verso il '90.

Nella tavola, la testa della Madonna ripete in sostanza il modello abituale del Botticelli; la mano bellissima e affusolata con le dita molto lunghe è tipica del maestro. La forma della bocca con le labbra sporgenti, il taglio del mento a punta, il caratteristico modo di acconciare i capelli, il taglio degli occhi a mandorla, la forma a guisa di tassello delle unghie e la testa come incassata fra le spalle del Bambino che si nota in moltissime opere del Botticelli, sono elementi di prova della vera paternità del quadro da non lasciare dubbio alcuno.

TRA I LIBRI

ARRIGONI PAOLO e BERTARELLI ACHILLE. — *Le stampe storiche conservate nella Raccolta del Castello Sforzesco - Catalogo descrittivo.* — Pag. 518 con 32 tav. f. t. Tip. del « Popolo d'Italia », Milano, 1932-X. Senza indicaz. prezzo.

« Fin da quando, verso il 1890, Achille Bertarelli cominciò a salvare dal macero, a cui erano destinati, grandi ammassi di carta stampata, vecchi fondi di librerie, avanzi di magazzini polverosi, razzolando tra quella robaccia come il gallo esopiano, alla ricerca d'un umile chicco, egli sentiva dentro di sè la sicurezza che quel suo affacendarsi non sarebbe riuscito sterile e vano perchè tutto quanto, grazie a lui, veniva sottratto ad una infallibile distruzione, poteva un giorno assumere pregio ed interesse non sospettati ». Così scriveva nel 1914 il compianto Francesco Novati; e quanto egli sia stato buon profeta può comprendersi ora, che la vasta e ricca collezione Bertarelli, passata al Municipio di Milano e arricchita con i materiali grafici delle raccolte comunali, costituisce una preziosa fonte per gli studiosi specialmente nel campo storico e geografico. Allo scopo di rendere ancor più pratica ed utile questa Raccolta di più che trecentomila pezzi si è poi provveduto, non soltanto al suo ordinamento sistematico, ma alla compilazione e alla stampa dei cataloghi per materia. Ai primi due, riguardanti le Carte Geografiche d'Italia e le Piante e Vedute della Lombardia, da noi già recensiti, segue ora questo delle Stampe storiche, di quelle stampe cioè che riguardano la storia civile e politica d'Italia sino ai nostri giorni. Le stampe sono disposte in ordine cronologico di avvenimenti, e per ognuna di esse vengono indicati, ove sia possibile, l'argomento, il disegnatore, l'incisore, la data, la località, il carattere materiale, le dimensioni, la pubblicazione da cui è eventualmente stralciata e magari anche qualche dato storico e bibliografico. Di grande aiuto allo studioso sono gli indici alfabetici delle opere citate, delle località ove sorgevano le officine, dei soggetti, degli autori, disegnatori, incisori calcografici ed editori.

Führer von Ravenna. — Pag. 64 con 26 illustraz. e una pianta f. t. Per cura della Società degli « Amici dell'Arte » di Ravenna, a cui vanno indirizzate le ordinazioni. Ed. Arti Grafiche, Ravenna, 1932: L. 3 in Italia, L. 4 all'Estero.

L'affluire a Ravenna di visitatori tedeschi e cecoslovacchi, i quali ultimi, come è noto, prediligono le vicine spiagge adriatiche, ha consigliato la pubblicazione di questa guida storico-artistica in lingua tedesca, impressa su carta patinata e adorna di belle illustrazioni. Essa raccoglie in breve mole quanto può occorrere per meglio comprendere e gustare gli incomparabili tesori ravennati. Una utile appendice fornisce ragguagli pratici per il soggiorno e la visita della città.

La lubrificazione dei motori Diesel. – Serie industriale. – Editr. la Vacuum Oil Comp., Genova. Un fascic. di grande formato di pag. 60 con numerose ill. S. i. p.

Questa pubblicazione, recentemente apparsa a Genova, appartiene alla nota «serie industriale» di monografie illustrate, di lusso e di grande formato, edita a cura della Vacuum Oil Co. S. A. I. (La lubrificazione delle macchine elettriche, delle macchine a vapore, ecc.). La complessa materia tecnica qui viene compiutamente considerata e trattata, soprattutto ad uso dei tecnici, in modo veramente degno. Per i semplici studiosi, diremo anche che nella parte prima si contengono interessanti notizie storiche sui precedenti, l'evoluzione e la diffusione del motore Diesel, nonchè elementari nozioni del ciclo meccanico Diesel e delle sue attuazioni pratiche: motori a quattro e a due tempi, a doppio effetto, sovralimentati. La veste tipografica è splendida e signorile; nitide le molte illustrazioni e le belle, interessanti e chiare tavole in nero e a colori.

COLOMBO EDOARDO. – *Valichi* (*Viaggi cicloalpinistici*). – Milano, Chiozzotto, pag. 126 illustr.: L. 5.

L' A. è un fedelissimo del turismo ciclistico, che ebbe fra noi nel passato una folla di cultori, raccolti, la maggior parte, sotto la bandiera del Touring. Ma il suo non è il turismo delle strade maestre, bensì quello dei forti, che dirigono le agili ruote sulle ripide pendenze, fino a raggiungere i passi più elevati, e farne magari punto di partenza per maggiori ascensioni. Le vivaci relazioni, raccolte in dieci capitoli, formano una gradevole lettura e giovano all'intento che certo l'A. si è proposto: moltiplicare gli imitatori.

MORAZZONI G. – *L'Ambrosiana nel terzo centenario di Federico Borromeo.* – Prefaz. di Mons. G. Galbiati. Pag. 124 in folio, con numerose tavole f. t. Presso la Biblioteca Ambrosiana, Milano, 1932-X: L. 50.

Tra le pubblicazioni di carattere scientifico e tra le imprese artistiche promosse dall'Ambrosiana nel terzo centenario del suo Fondatore, molto opportunamente è stato fatto posto a questa agile monografia, destinata ad illustrare al gran pubblico la storia, il funzionamento, le vicende edilizie, il patrimonio artistico e bibliografico di quella grande istituzione che è giusto orgoglio dei Milanesi, e che ebbe dirigenti come Ludovico Antonio Muratori, Angelo Mai e l'attuale pontefice Pio XI. La monografia, oltre che scritta molto garbatamente e fiorita qua e là di gustosi aneddoti, presenta qualità estetiche non comuni, così nella parte illustrativa come in quella tipografica, degne della nostra miglior tradizione.

RIZZI GABRIELE. – *Passeggiate trentine.* Parte I. *Monumenti entro la cinta romana.* – Pag. 388 con tav. f. t. Libreria Moderna A. Ardesi & C., Trento, 1931-IX: L. 8,50, a beneficio della refezione scolastica delle Scuole elementari di Trento.

Pagine piane e bonarie di un precettore che guida i discepoli (in questo caso gli insegnanti elementari di Trento, ai quali l'opera è dedicata) in 26 passeggiate, attraverso i monumenti, i cimeli, le istituzioni della zona compresa entro l'antica cinta romana.

FLORES EDUARDO. – *Luigi Palmieri.* – Pag. 86 con tav. f. t. Ed. A. Miccoli, Napoli, 1932: L. 5.

VINI FINI DI SARDEGNA
delizia della mensa
MALVASIA - VERNACCIA - MOSCATO - NASCO - MONICA - GIRÒ
tipi secchi e liquorosi soavemente profumati e di grazia particolarissima
Spedizione in casse da 12 bottiglie od in damigiane — Chiedere prezzi
S. ZEDDA ZEDDA SUCCESSORI - CAGLIARI

DI CASTELNUOVO ARTURO. – *Il problema della montagna.* – Pag. 360 con 65 illustraz., rileg. bodoniana. Ed. Paolo Cremonesi, Via IV Novembre, 146, Roma, 1932-X: L. 30.

L'importante problema è considerato nei suoi varî aspetti dall'A., che crede specialmente alla possibilità della resurrezione demografica ed economica della montagna. Una parte del libro, e non certo la meno interessante, è dedicata ai risultati di un *referendum* indetto dall'A. tra persone di particolare autorità e competenza. L'opera si chiude con due interessanti studi, del Prof. Angelo Mariotti, Direttore Generale dell'E.N.I.T. e del Comm. Ettore Pagliari, sul Turismo montano.

BORROMEO CARD. FEDERICO. – *De pictura sacra.* – Testo e vers. a cura di Carlo Castiglioni, dottore della Bibl. Ambrosiana. Introduz. di Giorgio Nicodemi. Pag. 116 in 4°. Camastro, Sora, 1932-X. Senza indicaz. prezzo.

Il volume apre la serie di una «Collana Fridericiana», che si propone di «pubblicare opere del Card. Federico Borromeo edite ed inedite, e studî intorno alla sua attività scientifica letteraria, secondo il desiderio espresso da molti studiosi». Il carattere predominante nella grande figura del prelato milanese, quello del riformatore dei costumi, ispira queste pagine, dove il tema dell'arte è trattato soprattutto nei rapporti della morale: ma trattato da uomo che l'Arte aveva in grande concetto, come dimostrò, fra l'altro, colla fondazione della prima Pinacoteca pubblica. L'edizione e la versione sono molto accurate e l'introduzione che vi ha premesso Giorgio Nicodemi, Sovrintendente alle Raccolte d'Arte del Comune di Milano, ne mette in luce la genesi filosofica e le direttive di ordine morale.

CHIESA GALLI C. – *La Chiesa di S. Maria degli Angeli in Lugano.* – Pag. 78 illustr. - Libreria Intern. A. Arnold, Lugano, 1932: Frs. 3,50.

Guida chiara, maneggevole, con ottime riproduzioni delle opere d'arte contenute nella bella chiesa francescana degli Angeli particolarmente notevole per gli affreschi del Luini, che vi ha creato il suo capolavoro.

Gabriele D'Annunzio combattente al servizio della Regia Marina. – Pag. 310 in 4 gr. con numerose illustrazioni, autografi e grafici: L. 30. Per i Soci del Touring: L. 12. — *Le Cronache navali dell'anno 1859.* – Pag. 84: L. 8. Per i Soci del Touring: L. 4. — Ammiraglio BAUER. – *Il Sommergibile.* – Traduz. del Cap. di Vasc. W. Pini e del Cap. di Freg. A. Parona. Pag. 120: L. 10. Per i Soci del Touring: L. 7. – Editi dall'Ufficio Storico dello Stato Maggiore della R. Marina, Roma.

Sono le più recenti pubblicazioni dell'Ufficio Storico dello S. M. della R. Marina. Della prima di esse, compilata dal Cap. di Vasc. Guido Po, avemmo già a parlare in questa rubrica. Le due successive, riguardanti le cronache navali degli anni 1859 e 1870, sono dovute al Col. Commissario R. N. Giuseppe Gonni che ha portato un notevole contributo alla conoscenza di due importanti periodi del nostro Risorgimento. In quanto all'ultima pubblicazione, riguardante l'impiego del sommergibile in guerra, la sua posizione nel diritto internazionale, le sue possibilità avvenire, basti dire che il suo Autore fu fino al 1917 capo del servizio sommergibili in Germania.

DE MORI A. – *Carbonizzazione e distillazione del legno.* – Pag. 143 con 49 illustraz. S. Lattes e C., Torino: L. 7.

Questo volumetto ha finalità di divulgazione e propaganda del carburante solido e degli apparecchi per la sua produzione ed utilizzazione. Vi sono infatti utilmente raccolti e coordinati molti articoli apparsi in proposito su *Le Vie d'Italia*, su *L'Alpe* e su *Il Legno*.

GOETHE W. – *Viaggio in Italia.* – Traduz. di Antonio Masini. Firenze, Salani, 1932-X: L. 5.

Il volumetto fa parte dell'Edizione Florentia: *I Classici*, e si fa notare per il comodo formato, l'elegante veste tipografica e soprattutto per la purezza della lingua e la felice interpretazione del traduttore.

JACOPI GIULIO. – *Lo Spedale dei Cavalieri e il Museo Archeologico di Rodi.* – Pag. 138 con numerose illustrazioni. Libreria dello Stato, Roma, 1932-X: L. 10.

E' una chiara e sistematica descrizione di quell'edificio che «costituisce il fulcro della Rodi medioevale», e del ricco Museo Archeologico che vi ha sede.

LAZZARESCHI EUGENIO. – *Lucca.* – Pag. 24 illustr. Soc. Ed. «Novissima», Roma, 1932-X. Senza indicaz. prezzo.

E' un volumetto di propaganda turistica pubblicato a cura del Municipio. L'A. ha condensato in poco spazio molte notizie storiche e artistiche, diffondendosi specialmente nella descrizione dei monumenti, considerati in ordine di epoca.

GUIGLIA G. – *Guida invernale e alpinistica delle Alpi Liguri.* – Sci Club Genova della Sez. Ligure del C. A. I., con illustraz. e schizzi dal vero, pag. 274, 1932-X: L. 30.

In 120 itinerari l'Autore, valoroso alpinista e sciatore, descrive le principali escursioni sciistiche nelle Alpi Liguri, cioè in quel tratto delle Alpi Marittime che, secondo le vecchie distinzioni dei geografi, va dal Colle di Cadibona al Colle di Tenda. La bella guida, completata da notizie alpinistiche di Federico Federici, è accurata nella parte toponomastica, completa e diffusa nelle descrizioni, corredata da interessanti notizie storiche, geografiche e scientifiche. Quattro schizzi topografici al 50 000 ne accrescono il pregio e l'utilità pratica.

MORICCA UMBERTO. – *Sant'Agostino - L'uomo e lo scrittore.* – Pag. VIII-432. Soc. Ed. Internazionale, Torino: L. 15.

Realizzazioni fasciste nella vita pubblica italiana. – Scritti varî raccolti e ordinati per cura del Col. A. Dupont, con presentazione di S. E. Benito Mussolini. – Pag. 312. N. 6 della Biblioteca de «Le Forze Armate». – Dupont Col. A. – *Le ragioni storiche e i fondamenti concettuali del Fascismo.* – Pag. 22. N. 6-bis della Biblioteca de «Le Forze Armate». Presso la Libreria di Scienze e Lettere, Piazza Madama, 19-20, Roma, 1932-X. Prezzo dei due volumi insieme: L. 16.

Rondini A. – *Siena e la sua provincia. Guida Annuario 1932-X.* – Via dei Montanini, 37, Siena: L. 20.

Pedretti Dott. G. – *Manuale Teorico-Pratico per conseguire la patente di Guidatrice d'auto.* – R. Zannoni Editore, Padova: L. 16.

Nanni Ing. Aldo. – *Il Libro dell'Allievo Artista* (Tutti disegnatori). – II ediz., pagine 368, rilegato, 300 figure. Ed. G. Lavagnolo, Torino, 1932. Prezzo: L. 22. Aggiungere L. 1 per spediz. raccom.

Bonacossa Ing. Luciano. – *Accumulatori elettrici* (*Tipi, impianti, calcoli, applicazioni*). – III ediz., pag. 200 con 122 fig. Ed. G. Lavagnolo, Torino: L. 7. Aggiungere L. 1 per spediz. raccom. L'editore G. Lavagnolo (Corso Vittorio Emanuele, 123, Torino), accorda lo sconto del 10% ai Soci del T. C. I. che facciano acquisti superiori a L. 50.

Schiavi Ing. Andrea. – *Il restauro della chiesa di S. Sebastiano di Leon Battista Alberti in Mantova.* – Pag. 42 in 4° gr. con illustraz. e piante. Stab. Tip. Eredi Segna, Mantova, 1932-X. Senza indicaz. prezzo.

Pica Agnoldomenico. – *L'ultima dimora degli Atellani.* – Pag. 28 in 4° con 7 illustraz. Tip. Pontificia e Arcivescovile di S. Giuseppe, Milano, 1931-X. Ediz. di 500 esemplari numerati. Senza indicaz. prezzo.

Ferrari Adolfo - Natta Giulio. – *Corso di Chimica Analitica.* – Vol. I. *Chimica Analitica generale e qualitativa.* – Pag. 384. Libreria Ed. Politecnica, Milano, 1932-X: L. 60.

Risorse idrauliche per forza motrice utilizzate e ancora disponibili. – Vol. I. *Adige.* – Pag. 144, con numerose carte topografiche a colori. Per cura del Ministero dei LL. PP. Servizio Idrografico. Libreria dello Stato, 1931-IX. Prezzo: L. 50.

Saitta Salvatore. – *Brevi nozioni d'igiene.* – Pag. 96. Ed. N. Giannotta, Catania, 1932-X: L. 3,80.

Anna Errera. – *Vita di Mazzini.* – Pag. 370. Casa Ed. «E. S. T.», Milano, Via Rossari, 5: L. 14.

Colombo Adolfo. – *Carlo Alberto.* – Pag. 208 con tav. f. t. Ed. Soc. Naz. per la Storia del Risorgimento Italiano. Roma, 1931-IX. Senza indicaz. prezzo.

FRUMENTI DA SEMINA
SELEZIONATI ED ORIGINARI
Ardito, Edda, Damiano Chiesa, Mentana, Villa Glori, Cologna V., Gentil Rosso, Ibrido Fam. 96, Noè, Rieti
AVENE - ORZI - SEGALI
Chiedere campioni ed offerte a:
FRATELLI INGEGNOLI - Milano
Corso Buenos Aires, 54
Piazza Duomo (Pass. Via Orefici)
Stabilimento fondato nel 1817
Il più antico d'Italia

SCIROPPO PAGLIANO
Purgativo e depurativo
LIQUIDO - POLVERE - CACHETS
PROF. GIROLAMO PAGLIANO
FIRENZE - VIA PANDOLFINI, 18

QUAGLIARELLA P. PIER TOMMASO. – *Il Carmine Maggiore di Napoli.* – Pag. 266 con 67 illustraz. Ed. Salvatore Mazzolino, Taranto, 1932: L. 15.

Lunario delle Muse 1932-X. Pag. 360. – *Supplemento Bio-bibliografico al Lunario delle Muse 1932-X.* – Pag. 316. Alleanza Nazionale del Libro, Via P. da Cannobio, 24, Milano. Rispettivam.: L. 12 e L. 8.

RIPAMONTI V. – *Reminiscenze e ricordi - Monografia di Arizzano e sue frazioni.* – Pag. 80 illustr. Off. Tipografica Verbanese, Intra, 1932-X. Senza indicaz. prezzo.

MAYER ALDO. – *Tutti dicono che...* – Novelle – Pag. 230. Treves, Treccani, Tumminelli, Milano, 1932-X: L. 12.

CAPPELLINI ANTONIO. – *Dizionario biografico di Genovesi illustri e notabili. – Cronologia dei Governi di Genova.* – Pag. 174. Presso l'A., Ufficio Stampa del Municipio Genova, 1932-X: L. 12.

SOLIMENE GIUSEPPE. – *La chiesa vescovile di Lavello.* – Pag. 200 con 16 tav. f. t. Tip. Ed. Mario Del Secolo, Melfi: L. 20.

BASSI UGO. – *L'Italia e l'Arabia Centrale.* – Pag. 64. Ed. E. Bassi e Nipoti, Modena, 1932-X: L. 3.

FERRARIO Prof. Ing. GIUSEPPE. – *La livella.* – Pag. 104 con 36 incisioni e 5 tav. f. t. Ed. Hoepli, Milano, 1932-X: L. 16.

NERETTI LUIGI. – *La tramelogedia «Abele» di Vittorio Alfieri (Studio critico).* – Pag. 136. Ed. «Novissima», Firenze, 1932-X: L. 7.

Statistica dei Soci al 31 agosto 1932-X.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 agosto 1932		N. 168 559
Soci annuali per il 1932 iscritti alla stessa data		» 22 805
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1931	N. 189 555	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 31 agosto 1932	» 12 400	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 agosto 1932	» 15 572	
		» 217 527
Totale Soci		N. 408 891
Presumibili rinnovi Soci annuali già iscritti nel 1931 che non pagarono ancora la quota del 1932 e presumibili nuove iscrizioni		» 4 500
Totale Soci		N. 413 391

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: { *Testo:* "Gustavo Modiano" - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

OLIO PURO D'OLIVA

Prezzi speciali per i SOLI Soci del T. C. I.
(senza impegno)

Damig. da Kg. 50 a L. **6,40** L. **320** —
» » » 35 » » **6,50** » **227,50**
» » » 25 » » **6,60** » **165** —
» » » 20 » » **6,70** » **134** —

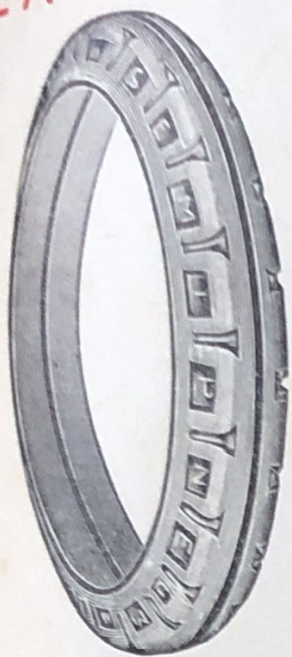
Marca **G M**
Extra sublime di Ia pressione **di Riviera**
Peso netto

Cassa da Kg. 50 Sapone vero Marsiglia al 72 % . . . . . L. **165** — la cassa
» » » 25 » » » » » . . . . . » **85** — »

I prezzi suddetti sono per pagamento **anticipato** (usufruire del nostro conto corrente postale N. 4/47). Per pagamento in assegno ferroviario il prezzo aumenta di cent. 20 al Kg. Recipienti nuovi gratis. Porto ferroviario pagato da noi. Per merce resa a domicilio (ove c'è servizio) L. 4 in più.

Ai soci del T. C. I. che ne fanno richiesta, si spedisce gratis e franca di porto la Pubblicazione: «L'OLIVO E L'INDUSTRIA OLEARIA». È indispensabile a tutti i consumatori d'olio.

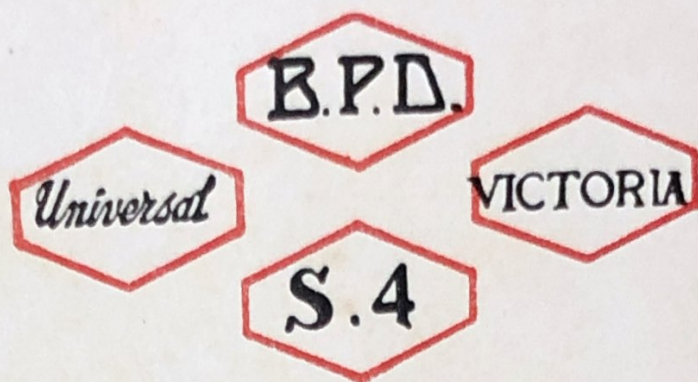
CHIEDERE OPUSCOLO ILLUSTRATIVO GRATIS A SOCIETÀ

LA PRODUZIONE

DI ANELLI
SEMI-PNEUMATIC
HUTCHINSON

PUO' SODDISFARE TUTTE LE ESIGENZE • UN ANELLO PER OGNI TIPO DI AUTOMEZZO • INDUSTRIALI, IMPRESE DI TRASPORTI, GARAGISTI, REALIZZERETE FORTI ECONOMIE, MONTANDO

ANELLI
SEMI-PNEUMATIC
HUTCHINSON

IT. INDUSTRIA GOMMA & HUTCHINSON - MILANO

LE POLVERI E LE CARTUCCE DA CACCIA E DA TIRO

della
SOC. BOMBRINI PARODI DELFINO

offrono le più assolute garanzie perchè:

STUDIATE da tecnici specialisti, con criteri superiori a quelli della semplice speculazione;
FABBRICATE con materie prime sceltissime e con ogni cura nel grandioso Stabilimento di Segni (Scalo);
COLLAUDATE severamente dal Banco di Prova di Segni, attrezzato con i più moderni e perfetti apparecchi.

«GUSTAVO MODIANO» - MILANO

PREZZO L. 1,80